

**BMW-FAHRER IN NOT
NAVIKLAU
IMMER
SCHLIMMER!**
S. 52

NEUER V90 GEGEN SEINE URAHNEN

**HAT DIESER VOLVO
DAS ZEUG ZUM
KULT-KOMBI?** S. 24



Auto Bild

EUROPAS NR. 1

GOLF SUV
FÜR 20 000
EURO



POLO SUV
FÜR 16 000 EURO

UP SUV
FÜR 13 000 EURO



**NEUER
TIGUAN XL**



S. 32

ERSTE FAHRT Fiat Spider -
ein echter Italiener?



ERSTER VERGLEICH
Neue Alpine gegen ihre
legendären Vorgänger

S. 56



GEBRAUCHTWAGEN-TIPP
Mercedes S-Klasse
ab 3000 Euro

S. 70

ERSTE SITZPROBE
SEAT ATECA
GEGEN NISSAN
QASHQAI



S. 28



S. 74

OFFIZIELLE FOTOS, ALLE INFOS

**NEUER SKODA
KODIAK**

S. 22



NEUER
BMW M2 GEGEN
BMW 2002 TURBO

**DIE
GÄNSEHAUT-
BMW**



4 190433 301808



DEUTSCHLANDS FIRMENAUTO DES JAHRES *IST EIN ITALIENER*

AB MONATLICHEN 499 €^{*1}



MASERATI GHIBLI DIESEL. AB 65.380 €^{*2} AUCH MIT INTELLENTEM Q4 ALLRADSYSTEM ERHÄLTICH

^{*1}Inkl. BUSINESS-PAKET PLUS sowie elektr. verstellbarer Vordersitze. UPE 69.080 €, zzgl. Überführungskosten: monatl. Rate 499 €, Leasingsonderzahlung 14.900 €, Laufzeit 36 Monate, Fahrleistung pro Jahr 20.000 km.
Leasingangebot vermittelt für die Maserati Bank, Zweigniederlassung der FCA Bank Deutschland GmbH, Salzstr. 138, 74076 Heilbronn, gültig bis zum 31.03.2016. Bei allen teilnehmenden Handelspartnern.

^{*2}Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers zzgl. Überführungskosten.

^{*3}Wartungspaket Premium inklusive in Verbindung mit dem Leasingangebot.

KRAFTSTOFFVERBRAUCH (L/100 KM): INNERORTS 7,7 / AUSSERORTS 4,9 / KOMBINIERT 5,9 - CO₂-EMISSION: KOMBINIERT 158 G/KM - EFFIZIENZKLASSE B
ABBILDUNG ENTHÄLT SONDERAUSSTATTUNG

JETZT PROBEFAHREN: WWW.MASERATI.DE/GHIBLI

3 JAHRE HERSTELLERGARANTIE • ROAD ASSISTANCE • WARTUNGSPAKET PREMIUM^{*3}



MASERATI

Ghibli

Chefredakteur
BERND WIELAND



DIE AUTOLIEBE IN ZEITEN DER SUV – UND WIE WIR BEI AUTO BILD DAMIT UMGEHEN

DIE **SUVISIERUNG** der Autowelt geht weiter und weiter und weiter: neue SUV von VW, SUV von Borgward, SUV von Seat und Nissan, SUV von Kia und Skoda und schließlich sogar so eine Art Rennsemmel-SUV von Porsche.

„Ja, warum machen Sie bei AUTO BILD diesen Wahnsinn denn mit?“, werden einige jetzt fragen. Erstens: Weil sich ganz offenkundig sehr viele Autofahrer für diese Fahrzeuge interessieren und wir immer gut damit gefahren sind, die Wünsche unserer Leser ernst zu nehmen. Zweitens: Weil ein Auto immer noch mehr ist als seine Karosserieform. Ja, sowohl der Kia Niro als auch der Porsche Macan GTS sind SUV, aber dazwischen liegt eine ganz schön spannende Bandbreite.

Und drittens: Weil wir darauf achten, noch genug andere Themen im Blatt zu haben. Der legendäre BMW 2002 turbo im Vergleich mit dem neuen BMW M2 zum Beispiel oder die neue Alpine gegen ihre Urnahmen. Es gibt immer noch viele spannende Geschichten jenseits des SUV-Universums. Und wir werden nicht aufhören, sie zu erzählen.



„Es gibt immer noch viele spannende Geschichten jenseits des SUV-Universums - und wir werden nicht aufhören, sie zu erzählen.“

AUTO BILD - AUCH ALS TABLET-APP



Jede Ausgabe gibt es auch als interaktives Magazin für das Apple iPad und andere Tablet-Computer.

KONTAKT

redaktion@autobild.de



twitter.com/autobildonline



facebook.de/autobild



Der zerstörte Traum



Krieg kennt nur Verlierer. Abu Omar (69) steht vor den Trümmern seines Lebens. In der nordsyrischen Provinz Aleppo hatte er noch versucht, seine Sammlung klassischer Automobile in Sicherheit zu bringen. Vergeblich.

Osten fährt viel

12891

Kilometer legen Autofahrer aus Mecklenburg-Vorpommern im Jahr zurück – und damit deutschlandweit am meisten. Laut check24.de sind das über 3300 Kilometer mehr als Berliner, die laut dieser Studie am wenigsten fahren.

Quote für E-Mobile



„Ich schlage vor, parallel zu Subventionen, den Konzernen eine Quote aufzuerlegen, wie viele Elektroautos sie verkaufen müssen.“

Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) im „Spiegel“

Kinder geben Gas

Früh übt sich, was später mal ein Kunde werden soll: VW bietet jetzt einen Kinderwagen im GTI-Design an. Stilecht inklusive Karomuster, roten Ziernähten und Wickeltasche im GTI-Design kostet der Baby-Racer 999 Euro.



FOTOS: APP, BUNDESREGIERUNG, HERSTELLER, S. HABERLAND

Mazda baut wieder einen Traumwagen

Der Typ heißt RX-Vision, allein die rote Hülle macht Herzasen. Und dann ist da noch ein Wankelmotor drin. Ein Traum! **S. 20**



Hier fährt der Prius aus Korea

Hyundai hat jetzt auch 'nen Hybriden à la Toyota Prius. Ioniq heißt die Limousine, und dank Doppelkupplungsgetriebe ist der Korea-Hybrid kein Heuler, sondern bleibt mit schnellen Gangwechseln angenehm leise. **S. 34**



Dieser Infiniti hat was von der A-Klasse

Nanu, wer macht denn hier einen auf Mercedes? Es ist der Infiniti Q30, der baugleich ist mit der A-Klasse. Ob der Japaner vielleicht sogar besser ist, klärt unser Einzeltest. **S. 36**



Kia entdeckt das Italo-Design

Links der Hybrid-SUV Niro, rechts der Optima SW, der auch glatt als Alfa durchgehen könnte. **S. 30**



AUTOS IN
DIESEM
HEFT

Audi A4 2.0 TFSI quattro ultra	35
BMW 2002 turbo	74
BMW M2 Coupé	74
Borgward BX5	14
Fiat 124 Spider	32
Ford Galaxy 2.0 TDCi	40

Hyundai Ioniq	34
Infiniti Q30	36
Kia Niro	30
Kia Optima Sportswagon	30
Mazda RX-Vision	20
Mercedes A-Klasse	36

Mercedes S 430	70
Nissan Qashqai	28
Porsche Macan GTS	46
Renault Alpine A106	56
Renault Alpine A110	56
Renault Alpine A610	56



Borgward hat jetzt auch einen Tiguan

Borgward macht ernst. Die deutsche Sehnsuchtsmarke in chinesischer Hand stellt einen Kompakt-SUV vor. **S. 14**

Kfz-Panne: Hält der Haken?

Acht Abschleppseile im Praxistest: Kurz gelacht, Redakteur Volkens riss nichts vom Teller - ein schwerer Deutz-Traktor musste ran, sorgte für ordentlich Spannung auf den Seilen. **S. 60**



Wer macht Familien glücklich?

Ford Galaxy oder VW Sharan? Bei den Siebensitzern ist die Auswahl klein - aber die Qualität richtig gut. Hier treten die Vans mit Zweiliter-Diesel an. **S. 40**



Mehr Bums für den SUV im Macan GTS

Dreiliter-Sechszylinder-Benziner mit 360 PS, Spitze 256 km/h. Der Macan GTS ist unvernünftig, aber gut. Einzeltest. **S. 46**

INSIDER

Vier neue SUV von VW: Up, Polo und Golf als Geländewagen - und ein langer Tiguan.....10
Borgward plant zwei kleine SUV..... 14

NEWS

Renault Scénic: So kommt der neue Familienvan16
Technik: Strompuffer aus E-Auto-Akkus17
Abgasskandal: Bessere Chancen für VW-Kläger 18
Aufreger: Zulassung für VW-Problemdiesel in Gefahr 80

NEUE AUTOS

Mazda RX-Vision: Zweisitzer mit Wankelmotor.....20
Neuer Skoda Kodiak 22
Dreimal Schwedenstahl: Neuer Volvo V90 trifft auf die Kult-Kombis 245 und 945..... 24
Seat Ateca zielt voll auf Nissan Qashqai.....28
Angriff aus Korea: Kia Niro und Kia Optima SW 30

ERSTE FAHRT

Fiat 124 Spider: Roadster mit Turbomotor..... 32
Hyundai Ioniq mit Hybridantrieb34
Audi A4 quattro ultra: Allradantrieb denkt mit 35

TEST

Infiniti Q30 1.5d - die bessere A-Klasse?.....36
Das Duell der Pampers-Bomber:
Ford Galaxy 2.0 TDCi gegen VW Sharan 2.0 TDI 40
Der 360-PS-SUV: Porsche Macan GTS46

AKTION

AUTO BILD VIP-LOUNGE: Gewinnen Sie die Rennausrüstung von Mattias Ekström49

TAGEBUCH

Notizen aus dem Fuhrpark der Redaktion 50

REPORTAGE

Naviklau: BMW-Fahrer sehen rot.....52
Neue Renault Alpine trifft ihre Kult-Schwester 56

SERVICE

Acht Abschleppseile im Test: Halten die Seile?60
Geld sparen: Teure Schlüssel preiswert reparieren 64
Eine Frage, Herr Wieland 66
Mix: Neuheiten rund ums Auto 67

SECONDHAND

Mercedes S-Klasse (W 220): Luxus für kleines Geld 70

FASZINATION

Das Comeback des Jahres: BMW M2 trifft den legendären BMW 2002 turbo..... 74

RUBRIKEN

Kreuzworträtsel..... 48
Post 72
Sperzel.....73
Impressum..... 73
Vor 25 Jahren 80
Das letzte Wort.....80
Vorschau.....82

Renault Alpine S	56	VW Polo SUV	10
Renault Scénic	16	VW Sharan 2.0 TDI BMT	40
Seat Ateca	28	VW Tiguan XL	10
Skoda Kodiak	22	VW Up SUV	10
Volvo V90	24		
VW Golf SUV	10		





BMW 2002 TURBO

ALLES FALSCH!

Hihi, denken wir uns heute, so einfach war mal Werbefotografie: Der nagelneue BMW 2002 turbo steht in der Kurve, aber der schnauzbärtige Haudegen im Auto greift ins Lenkrad, als käme ihm die Kiste gerade richtig quer. Es ist August 1973, und die IAA steht ins Haus, auf der BMW die aufgeladene Schocker-version des Nullzwei präsentiert. Dass das Standfoto nicht häufig gedruckt wird, liegt aber nicht an der flauen Qualität, sondern an der Spiegelschrift am Spoiler. Sie soll „dem Vordermann in seinem Rückspiegel den schnellen Hintermann“ signalisieren, erklärt BMW in einer Pressemeldung – und löst damit einen Empörungsturm aus. Sogar der Bundestag beschäftigt sich am 21. September mit der „besonders sportlichen Aufmachung von Kraftfahrzeugen, wie der Spiegelbeschriftung 2002 turbo am Spoiler“. Besonders schnell sind sie nicht in Bonn, denn die Bayern haben sich schon zuvor offiziell gegen den Schriftzug entschieden. Das Serienauto trägt ihn nicht mehr. Es bleiben ein blasses Foto, ein großartiger Klassiker und sein heutiger Nachfolger, der M2 – mehr davon ab Seite 74.

FOTO: HERSTELLER

IN DER FORM SEINES LEBE

DER BMW 5er. ÜBERLEGENE CONNECTIVITY
MIT DEM INNOVATIVEN BUSINESS PACKAGE.*



Ausgezeichnet mit der Auto Trophy 2015 (AUTO ZEITUNG, Ausgabe 26/2015) und Gewinner Best Cars 2016 in der Gesamtwertung der Kategorie „Obere Mittelklasse“ (auto motor und sport, Ausgabe 04/2016).

*Business Package optional erhältlich. Abbildung zeigt Sonderausstattungen.

NS.

Der BMW 5er

www.bmw.de/5er



Freude am Fahren



INSIDER

JETZT SCHLÜPFEN DIE KLEINEN TIGUANE

VIER NEUE
SUV
VON VW

Wem ein ausgewachsener Tiguan zu teuer ist, der findet in Zukunft bei VW auch günstigere SUV-Alternativen auf Basis von Up, Polo und Golf

DER TIGUAN IST FÜR VW ein Glücksfall – und ein Goldesel. Obwohl der Kompakt-SUV bereits seit 2007 auf dem Markt ist, verkauft er sich wie geschnittenes Brot. Allein im vergangenen Jahr haben sich in Deutschland knapp 60 000 Käufer gefunden – und viel Geld in die Wolfsburg-Kassen gespült, sind doch die Entwicklungskosten längst bezahlt.

Was die neue VW-Führung um Herbert Diess aber trotzdem nicht vollends glücklich macht. Grund dafür ist, dass die Konkurrenz in allen anderen Klassen abkassiert. Ob Dacia mit dem Duster in der Klasse bis 15 000 Euro oder Opel mit dem Mokka in der Klasse bis 20 000 Euro – beide verkaufen sich hervorragend. Und VW hat dort kein entsprechendes Angebot.

Das wird sich zügig ändern. Eine der ersten Amtshandlungen von Diess war die Ansage an die Entwicklungsabteilung, SUV in allen Klassen zu bringen. Den Anfang macht ein Geländewagen auf Basis des Golf. Welches Format dieser Hochsitz hat, zeigt ein



VW drängt bei den SUV in jede Lücke. Die Preise purzeln – und machen einen Geländewagen von VW künftig erschwinglicher.

Der **Golf SUV** hat viele Brüder – wie etwa Seat Ateca und Skoda Yeti.



Blick auf Seat, wo der neue Ateca (siehe auch Seite 28) mit einer Länge von 4,36 Metern eine Handbreit unter dem Tiguan zum Angriff auf den Nissan Qashqai bläst.

Um nicht im eigenen Revier zu wildern, also dem Ateca und dem nächsten Skoda Yeti Konkurrenz zu machen, soll der noch namenlose Golf SUV optisch eine Spur nüchterner und nutzwertiger ausfallen. Was aber nichts daran ändert, dass sich Innenraumabmessungen und Technik weitestgehend gleichen. Ist auch kein Wunder, basieren doch alle drei auf dem gleichen Baukasten. Heißt konkret, dass es auch für den Golf SUV Drei- und Vierzylinder mit einer Leistung zwischen 115 und 190 PS geben

wird. Allrad ist ebenso optional wie ein Doppelkupplungsgetriebe. Als eines der ersten Modelle könnte der SUV zudem vom neuen Elektronikbaukasten profitieren, der unter anderem auch den Einsatz von milden Hybriden zur Verbrauchsreduzierung vorsieht.

Der rund 20 000 Euro teure Hochsitz-Golf wird wohl Ende 2017 vorgestellt.

Und bleibt nicht lange Einzelkind. Denn auch auf Basis des nächsten Polo soll ein leichter Geländewagen entstehen, der als direkter Konkurrent zum Opel Mokka geplant ist. Hier schließt VW die Lücke, die Skoda mit dem Modellwechsel des Yeti hinterlässt – der Tscheche wird deutlich wachsen.

Erstmals bekommt auch der neue Polo – und somit auch der SUV – Zugriff auf die Modularer Quer- ➤

Der **SUV vom Up** tritt mit Preisen ab **13 000 Euro** gegen den Dacia Duster an – auch wenn er viel kleiner ist.



➔ **Lesen Sie auf der folgenden Seite mehr über den Polo SUV**



Der Polo SUV wird 4,20 Meter lang - und kostet rund 16 000 Euro.



» baukasten (MQB) genannte Technikplattform, die bereits alle VW vom Golf bis zum Passat nutzen. Allerdings kommt hier der überarbeitete MQB Evo zum Einsatz, der nochmals reduziertes Gewicht, eine leistungsstärkere Elektronik und noch verbrauchsärmere Motoren verspricht. Vor allem im Bereich Connected Car will VW mit dem neuen Polo zu den Klassenbesten gehören. Vorbild ist hier Opel mit seinem System OnStar, das eine Vernetzung mit allen gängigen Smartphones und dem Internet ermöglicht.

Während Polo SUV und Golf SUV schnell beschlossene Sache waren und binnen weniger Monate das grüne

Licht vom Vorstand bekommen haben, hat sich VW mit einem Up SUV deutlich schwerer getan. Das Problem: Schon der normale Up kommt nicht auf Stückzahlen, ist für den niedrigen Preis zu aufwendig und teuer konstruiert – weil er kaum Gleichteile mit anderen Modellen nutzt.

Obwohl die Studie Taigun gezeigt hat, wie ein Mini-SUV mit einer Länge von rund 3,80 Metern aussehen könnte, war das Projekt zwischendurch auf Eis gelegt. Mittlerweile aber ist die Erkenntnis gereift, dass die höheren Preise des SUV gemeinsam mit der Produktion im slowakischen Bratislava durchaus geeignet sind, eine ent-

sprechende Marge einzufahren. Und auch der brasilianische Markt will dringend solch einen kleinen SUV – dort dominieren Dacia Duster und Ford EcoSport die Zulassungsstatistik. Und so wird wohl ab 2019 tatsächlich ein Up SUV Realität. Zurzeit arbeiten die Techniker an einem Paket, das den hohen Ansprüchen der Marke gerecht wird – und trotzdem die Preise im Rahmen hält. So dürfte es gegenüber dem aktuellen Modell nur für Make-up bei der Technik reichen. Angepeilt sind Preise um die 13 000 Euro und 500 000 Autos im Jahr. Wenn das klappt, dürfte wohl auch der Up SUV für VW zum Glücksfall werden.

➔ VW SCHLIESST DIE LÜCKE ZWISCHEN TIGUAN UND TOUAREG

... UND EIN GROSSER TIGUAN KOMMT AUCH

Vor allem für China und die USA ist der Tiguan eine Nummer zu klein ausgefallen. Auch wenn das neue Modell ab April auf eine Außenlänge von 4,49 Metern wächst, bleibt das in Asien und Amerika zu schwächig. Und so stellen die Wolfsburg im Herbst den Tiguan XL vor. Radstand und der hintere Überhang wurden gestreckt. Mit einer Länge von rund 4,75 Metern schließt der große Tiguan bei uns gleichzeitig die Lücke zum Touareg. Die Technik gleicht der des „normalen“ Tiguan – Benziner, Diesel und Plug-in-Hybrid sind ebenso zu haben wie Allradantrieb und Doppelkupplung. Der Aufpreis dürfte bei rund 1500 Euro liegen, sodass der Tiguan XL bei rund 27 500 Euro beginnen müsste.

Und wie im VW-Konzern üblich, bekommt auch der große Tiguan einen Bruder: den Skoda Kodiak. Der steht bereits im März als Studie auf dem Genfer Auto-Salon (siehe auch Seite 22) und kommt zum Jahresende auf den Markt.



FAZIT
Redakteur
STEFAN VOSWINKEL

Der Tiguan kam 2007 nach der Konkurrenz – und ist trotzdem schnell Marktführer geworden. Nach dem gleichen Rezept drängt VW künftig in alle kleineren SUV-Klassen. Gute Voraussetzung, den Erfolg des Tiguan zu wiederholen.

FOTO: S. HABERLAND; FOTOMONTAGE: JF. HUBERT, LARSON

Typisch Ford: Allrad für alle



DIE FORD ALLRAD-MODELLE

Top Traktion, enorme Fahrstabilität, mehr Sicherheit: Der intelligente Allradantrieb bringt Sie bei jedem Wetter ans Ziel. Dass davon sogar die Dynamik profitiert, beweisen unsere Allrad-Modelle vom Ford Mondeo bis zum Ford Galaxy. Erleben Sie jetzt die Vorzüge dieser Technologie – z. B. im Ford Kuga. Der bringt Offroad- und Alltagstauglichkeit sehr komfortabel unter eine Haube.

Der Ford Kuga Trend ab
€ 26.940,-*

Abbildungen zeigen Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach VO (EG) 715/2007 und VO (EG) 692/2008 in der jeweils geltenden Fassung): 6,0 (innerorts), 4,7 (außerorts), 5,2 (kombiniert); CO₂-Emissionen: 135 g/km (kombiniert).

* UPE der Ford-Werke GmbH zzgl. Überführungskosten für einen Ford Kuga Trend 2,0-l-TDCi-Dieselmotor 110 kW (150 PS), Start-Stopp-System, Allradantrieb. Angebot gilt für Privatkunden (außer Werkangehörige). Bei allen teilnehmenden Ford Partnern.



Eine Idee weiter

Neuer BX5: so groß wie der Tiguan, nur günstiger

Borgward macht ernst!

Noch fährt kein Borgward beim Kunden, trotzdem stellt die neue alte Marke das zweite Modell vor: Der kompakte SUV kommt 2017 zu uns



SAGEN SIE UNS
IHRE MEINUNG,
UND SCHREIBEN
SIE UNS.

redaktion@autobild.de



Borgward
BX5



Borgward gründet eine Familie: Den Traditionsgrill hat der neue BX5 mit dem größeren BX7 gemeinsam. X steht für Allradantrieb, 5 für die maximale Zahl der Sitzplätze

ER KOMMT. ER KOMMT NICHT.

Wer hat bis zum vergangenen Jahr daran geglaubt, dass die alte Sehnsuchtsmarke Borgward wirklich aufersteht? Auf dem letzten Genfer Auto-Salon zeigte sie noch ein Isabella Coupé aus den Fünfigern, auf der IAA dann schon einen stattlichen SUV namens BX7. Und jetzt legt Borgward nach: Am Vorabend des diesjährigen Genfer Auto-Salons – früher traditioneller Termin des pompösen VW-Konzernabends – präsentiert die deutsch-chinesische Marke den BX5. Noch mehr als der BX7 soll er ein Volumenmodell sein. Eines, das die populäre Hochsitzklasse der Tiguan & Co anpeilt – auf den wichtigsten Märkten aber deutlich günstiger sein soll, wie das Borgward-Credo „Accessible Premium“ (erreichbarer Luxus) nahelegt.

Am besten soll er sich dort verkaufen, wo bisher fast niemand den Namen Borgward kennt: in China, Indien, Süd-ameri-

ka sowie den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens. Zu uns kommt der BX5 ab 2017 als Fronttriebler oder mit Allradantrieb, allerdings nur mit E-Motor oder als Plug-in-Hybrid. Borgward will zuerst in den europäischen Nischenmärkten wachsen. Dennoch sollen BX5 und BX7 in Deutschland produziert werden. Bei Borgward in China läuft aktuell die Produktion der BX7-Nullserie, im Laufe des Sommers werden die ersten chinesischen Kunden einsteigen.

Der BX5 soll ein reiner Fünfsitzer sein, dessen Frontdesign an den größeren BX7 erinnert,

Der große Bruder Im Sommer läuft die BX7-Serie an, nächstes Jahr beginnt der Verkauf bei uns

während das Heck mehr Eigenständigkeit zeigt. Kritiker hatten sich an der Ähnlichkeit zum Porsche Cayenne gestört. Die betonte Schulterlinie haben beide Borgward-SUV aber gemeinsam, ebenso den traditionellen Kühlergrill, dessen Grundform an den P 100 erinnert, das letzte neue Modell, das Firmengründer Carl F. W. Borgward vor dem Ende seines Unternehmens auf den Markt brachte.

Ein tieferer Blick in die Borgward-Geschichte würde für ein trendiges SUV-Coupé sprechen. Solche Pläne wollen sie in der Stuttgarter Borgward-Zentrale aber partout nicht bestätigen. Dabei war es die Flachdach-Version eines Mittelklasse-Autos, mit dem Borgward sich in den 50ern unvergesslich machte: das Isabella Coupé.

Die großen Einzelbuchstaben am Heck sind eine Referenz ans Borgward-Design der 50er



FAZIT
Redakteur
CHRISTIAN STEIGER

Da scheint wirklich Geld im Haus zu sein! Borgward kommt nicht mit einem SUV zurück, sondern mit zweien. Die Beschränkung auf Elektro- und Hybridantrieb ist für Europa klug: Nische statt Masse – das könnte funktionieren.

News

ALLES
WICHTIGE
IN KÜRZE

Sportlich aussehender
Familienvan: Der nächste
Scénic steht auf 20-
Zoll-Rädern, wirkt fla-
cher und muskulöser



Renault Scénic

Sportlich statt spießig

Der Familienvan steht in Genf und kommt auch als Siebensitzer. Verkaufsstart im Sommer

RENAULT WIRD die vier-
te Generation des Kom-
paktvans Scénic auf dem
Genfer Auto-Salon An-
fang März präsentieren.

Das Familienmodell be-
kommt das neue Markenge-
sicht von Chefdesigner Lau-
rens van den Acker. Der macht

den Renault Scénic sportlich
statt spießig.

Besonders die serienmäßig
montierten 20-Zoll-Räder mit
Leichtlaufreifen unterstrei-
chen den neuen Anspruch an
die dynamische Optik. Als
Basis verwendet Renault für
den Scénic jene Plattform, auf
der auch der
Qashqai

von Konzernschwester Nissan
steht. Das Kofferraumvolumen
soll ebenso leicht wachsen wie
der Platz auf der Rückbank. Die
Rücksitze können künftig im
Boden versenkt werden, so-
dass ein ebener Laderaum ent-
steht. Beim Antrieb kommen
Drei- und Vierzylinder mit ma-
ximal 1,6 Liter Hubraum und
200 PS zum Einsatz.

Erneut wird es den Van auch
als Grand Scénic mit längerem
Radstand und sieben Sitz-
plätzen geben.

Der neue Scénic rollt
voraussichtlich Ende
Juni zu den Renault-
Händlern.

Auffällig: die aufsteigende
Fensterlinie hinter der B-Säule
und das für ein Familien-
auto recht kleine Heckfenster



FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION (3); S. HABERLAND; FOTOMONTAGE: JF. HUBERT (2)

51

Prozent aller neuen Seat und Kia
wurden laut Kraftfahrt-Bundes-
amt im Januar auf Händler zuge-
lassen. Dacia hingegen glänzt mit
nur sechs Prozent. Die meisten
Händler-Autos werden dann als
Tageszulassungen mit Rabatt
verkauft.



MEINE
MEINUNG
Redakteur
FRANK ROSIN

ÜBER DOPINGTESTS UND GLAUBWÜRDIGKEIT

UNANGEMELDETE Abgaskon-
trollen hat Bundesverkehrsminister
Dobrindt (CSU) angekündigt. So wie
bei Dopingtests. Das Kraftfahrt-
Bundesamt (KBA) soll hierzu
eigene Prüfstände einrichten und
Autos zufällig auswählen. Mit
dem Ziel, die Glaubwürdigkeit der
Autoindustrie wiederherzustellen.
Doch damit die Luft in den Städten
wirklich besser wird, braucht es
größtmögliche Transparenz bei der
Umsetzung. Das KBA muss mit
gutem Beispiel vorangehen und
endlich die Ergebnisse seiner Ab-
gastests veröffentlichen, statt
hinter den Kulissen mit den Her-
stellern zu verhandeln. Sonst be-
kommt auch Dienstherr Dobrindt
ein Glaubwürdigkeitsproblem.

FAKTENCHECK

1. WAS IST DAS?

Daimler will 3000 E-Smart-Akkumodule (Foto) zu einem Stromspeicher zusammenschalten. Die Kapazität von 15 MWh könnte vier Familien ein Jahr lang mit Strom versorgen.



2. WAS IST NEU?

In dem Speicher kommen keine ausrangierten Batterien zum Einsatz, sondern neue Akkus, die als Ersatzteile auf ihren Einsatz in einem Elektroauto warten.

6. WO KOMMT DAS?

Das erste Stationär-speicher-Akkulager soll 2016 in Hannover-Herrenhausen entstehen. Partner sind die Daimler-Tochter Accumotive und die Stadtwerke Hannover.

5. GIBT ES WEITERE VORTEILE?

Die übliche Lagerung von Ersatzakkus verursacht hohe Kosten fürs Laden und Entladen. Diese werden beim Einsatz als Pufferspeicher deutlich reduziert.

360°
STROMPUFFER AUS E-AUTO-AKKUS

4. GEHEN DIE AKKUS NICHT KAPUTT?

Nein, denn die „lebende Lagerung“ mit regelmäßigem Laden und Entladen verhindert eine Tiefentladung. Die könnte zu Akku-Ausfällen führen.

f DAS BESTE VON FACEBOOK



UNSER NEUES KUPPLUNGSPORTAL

Facebook als Bildungsinstrument? Ja, das geht. Wir haben auf diesem Wege eine Erklärung für die Funktion einer Kupplung unter das Netz-Volk gebracht. Kam gut an. Wer also wissen will, was ein Ausrücklager ist, der schaut nach auf facebook.com/autobild

YouTube DAS BESTE VON YOUTUBE



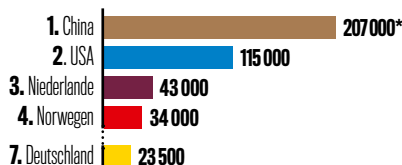
RETRO-CARS: OPEL CALIBRA

In den frühen 90er-Jahren gab es noch kein Internet, aber den Opel Calibra. Heute gibt es YouTube, und dort sehen sich die User unseren Vorschlag für einen neuen Calibra gern an – und streiten über sein Aussehen. Streiten Sie mit auf youtube.com/user/autobild

Neuzulassungen E-Autos

Niederlande sind Leitmarkt in Europa

DIE NIEDERLANDE haben Deutschland bei der Elektromobilität abgehängt. 2015 verdreifachte sich die Anzahl der Neuzulassungen von E-Autos in unserem Nachbarland dank finanzieller Kaufanreize und Privilegien wie Gratisparken auf über 43 000. Damit fuhr laut Center of Automotive Management jeder zehnte Neuwagen in den Niederlanden mit Strom. Nur in China und den USA wurden noch mehr E-Autos zugelassen (s. Grafik). In Deutschland waren 2015 nur 23 500 Neuwagen E-Autos – Platz sieben.



* Batterieelektrische Autos und Plug-in-Hybride

> IN KÜRZE



> DUBUC TOMAHAWK

E-SPORTLER PER CROWDFUNDING

Das US-Start-up Dubuc Motors will mithilfe von Equity Crowdfunding (Investoren erhalten Aktien für Geld) die Produktion seines elektrischen Supersportwagens Tomahawk finanzieren. Der 2+2-Sitzer soll eine Reichweite von 480 km haben, in unter drei Sekunden auf 100 km/h beschleunigen und rund 100 000 Euro kosten. Produktionsstart ist 2017.



> TATA MOTORS

MINI-BUS MIT FUEL CELL

Der indische Hersteller Tata Motors hat den Mini-Bus Magic Iris Ziva mit Brennstoffzelle (Fuel Cell) vorgestellt. Der Elektromotor soll maximal 9 kW (12 PS) leisten.

> NEW MOBILITY

NEUES BAHN-ANGEBOT

Wer mit dem Fernzug nach Berlin reist, kann sich dort ab sofort für 29 Euro am Tag ein Elektroauto der Bahn-Carsharing-Tochter Flinkster ausleihen.



> KURSPROJEKT

E-CARSHARING VON SCHÜLERN

Schüler der Gewerblichen Schulen Donau-eschingen haben ein Carsharing-Konzept mit E-Auto entwickelt. Material für das mit Solardach ausgestattete Carport (Bild) gibt es bereits. Für das Auto sammeln sie noch Geld auf: <http://kck.st/1SFB2BR>

> BENTLEY

E-SPORTWAGEN WIRD GEBAUT

Bentley plant den Bau eines elektrisch angetriebenen Sportwagens. Die VW-Tochter will sich dazu bei der Antriebstechnik des Porsche Mission E bedienen. Vor 2020 dürfte der E-Bentley aber nicht fertig sein.

Abgasskandal

Winterkorn-Verdacht kann VW-Klägern helfen

Wusste der Ex-Vorstandschef vom Betrug, haben Kunden vor Gericht bessere Chancen

DIE CHANCEN auf Schadenersatz für vom VW-Abgasskandal betroffene Kunden haben sich verbessert. Die BILD am SONNTAG zitiert einen internen Vermerk, der nahelegt, dass der ehemalige Vorstandschef Martin Winterkorn früher vom Einsatz einer Manipulationssoftware wusste, als er be-

▼ Vom Abgasskandal betroffen: Torsten Fischer fürchtet einen hohen Wertverlust bei seinem Audi A3 mit EA-189-Motor

hauptet. Das könnte nach Ansicht des Rechtsanwalts Ralph Sauer die Klagen von Geschädigten erleichtern (siehe Interview). Sauer vertritt rund 5000 VW-Fahrer und wird in den nächsten Wochen tausendfach klagen.

Ein Mitarbeiter hatte Winterkorn im Mai 2014 über die Ermittlungen von US-Behörden unterrichtet. In der Notiz heißt es, man vermutete, die Ämter könnten untersuchen, „ob Volkswagen eine Testerkennung in die Motorsteuergeräte-Software implementiert hat“.

Winterkorn hatte bislang beteuert, erst kurz vor Bekanntwerden des Betrugs in der Öffentlichkeit von der Software erfahren zu haben. VW hatte von 2008 bis 2015 in Dieselfahrzeugen mit EA-189-Motor eine Software eingebaut, durch die die Abgasreinigung der Autos nur auf dem Prüfstand korrekt arbeitet.



Martin Winterkorn will erst im Sommer 2015 vom Betrug bei VW erfahren haben



Volvo

Probleme mit Motor-Aussetzern

BEIM VOLVO XC70 des Modelljahres 2015 kann während der Fahrt plötzlich der Motor ausgehen. Die Maschine springt in der Regel innerhalb einer Sekunde selbstständig wieder an. Betroffen sind die Fünfzylinder-Diesellaggregate. In geringerem Umfang treten die Motoraussetzer auch beim XC60 desselben Modelljahres auf. Volvo sucht derzeit nach der Ursache des Problems und ruft die Autos noch nicht zurück. In Deutschland sind Volvo bislang zwei Fälle bekannt.



Elektro-Crossover

BYD e6 kommt nach Deutschland

DER CHINESISCHE Hersteller BYD verkauft sein Elektroauto e6 über die bayerische Firma Fenecon nun auch in Deutschland. Der seit 2012 in China gebaute Crossover besitzt einen 80 kWh großen Eisenphosphat-Akku, der eine Reichweite von 300 bis 400 Kilometern ermöglichen soll. An Schnellladestationen soll die Batterie in zwei Stunden wieder aufgeladen sein. Fenecon will den e6 zunächst an Gewerbetunden wie etwa Taxibetriebe verkaufen. Das 2016er Modell kostet 49 490 Euro plus Mehrwertsteuer.



INTERVIEW

RALPH SAUER

Rechtsanwalt bei Dr. Stoll & Sauer, Lahr

„KLAGE AUF SCHADENERSATZ WIRD EINFACHER“

Herr Sauer, es gibt neue Indizien dafür, dass der Ex-VW-Chef Winterkorn schon im Mai 2014 von der Betrugssoftware wusste. Was bedeutet das für Geschädigte?

Für Kunden, die ein betroffenes Auto nach diesem Zeitpunkt gekauft haben, könnte es die Schadenersatzklage vereinfachen. Es entfielen nämlich für bestimmte Ansprüche die Möglichkeit der „Exkulpation“. Die besagt: Wenn der Konzern alles getan hat, um das Fehlverhalten von Mitarbeitern zu verhindern, ist er nicht für Schäden haftbar.

Bisher scheint VW ja genau auf diese Schuldbefreiung zu setzen.

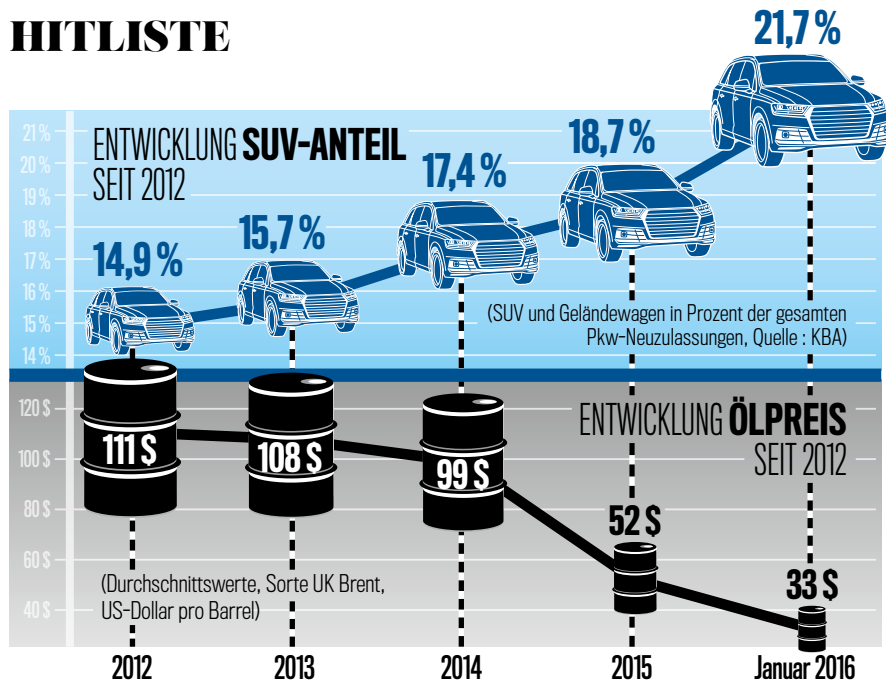
Sie versuchen das, ja. Aber unabhängig vom Wissen des Vorstands gibt es eine Überwachungspflicht auf allen Ebenen. Ein derart massiver Gesetzesbruch darf nicht über acht Jahre unentdeckt bleiben. VW ist aus meiner Sicht auf jeden Fall haftbar.

Falls er etwas wusste: Haftet Martin Winterkorn auch persönlich?

Wenn ihm strafbares Verhalten nachgewiesen werden kann: ja. Dann könnten Betroffene auch gegen ihn persönlich auf Schadenersatz klagen.



Lesen Sie mehr zum VW-Diesel-Skandal auf Seite 80.



Pkw-Neuzulassungen

Billig-Sprit macht unsere Autos dick

SUV-Anteil wächst +++ Neuzulassungen im Plus

DER VERGANGENE JANUAR hat den bereits sehr erfolgreichen Jahresbeginn 2015 noch einmal getoppt: Die Zahl der neu zugelassenen Pkw stieg auf 218 365. Das entspricht einem Plus von 3,3 Prozent. Hauptgewinner sind die SUV, deren Anteil an den Gesamtzulassungen auf 21,7 Prozent wuchs. Das bedeutet, dass mittlerweile mehr als jeder fünfte Neuwagen in Deutschland ein Sport-Geländewagen ist. Nur Kompaktmodelle sind noch erfolgreicher (24,7 Prozent). Das spiegelt sich auch in der Statistik-Tabelle wider: Elf Autos der Top 50 sind SUV.

Gleichzeitig ist der Ölpreis auf ein neues Rekordtief gesunken (siehe Grafik). Angesichts niedriger Spritpreise fällt es Autokäufern offenbar immer leichter, den Mehrverbrauch eines Geländewagens in Kauf zu nehmen. So schafft es mit dem Audi Q7 erstmals ein Fullsize-SUV in die Tabelle (Platz 46).

Audi war im Januar auch die einzige Volkswagen-Marke, die ihre Verkäufe steigern konnte. Dem Plus von 22,5 Prozent stehen die Verluste bei Seat (minus 2,2 Prozent), Skoda (minus 7,3) und VW (minus 8,8) gegenüber. VWs Marktanteil sank von 24,5 auf 21,6 Prozent. Ob das eine Folge des Abgasskandals ist oder nur ein Ausrutscher, wird sich in den nächsten Monaten zeigen.

Zweiterfolgreichste deutsche Marke ist Opel mit 21,9 Prozent mehr Zulassungen. Hier ist es aber kein SUV, sondern hauptsächlich der neue Astra, der sich stark verbessern kann und auf Rang vier der Tabelle vorrückt.

Bei den alternativen Antrieben zeigt sich ein gemischtes Bild: Während die Hybriden um 48,7 Prozent auf 2814 zulegten, sank die Zahl der neuen E-Autos um 27,6 Prozent auf 477. Tesla konnte nur noch 39 Model S verkaufen.



Der neue Mercedes GLC klettert von Platz 53 auf 27.



Auch der BMW X1 ist neu: Von Platz 50 ging es auf Rang 34.



Nummer eins schwächelt: minus 20,9 Prozent für den VW Golf.



Im Vorjahr Platz elf, jetzt nur noch auf 38: Mercedes B-Klasse

DIE TOP 50 IM JANUAR

Rang	Vorjahr	Modell	Einheiten Januar 2016	Einheiten Januar 2015	Veränderung in % Januar 2016
1	1	VW Golf	16 455	20 806	-20,9
2	2	VW Passat	6386	7619	-16,2
3	4	VW Polo	5888	4849	21,4
4	22	Opel Astra	4818	2433	98,0
5	3	Mercedes C-Klasse	4807	5255	-8,5
6	5	Audi A3	4444	4279	3,9
7	6	VW Tiguan	4426	4269	3,7
8	7	VW Touran	3889	3900	-0,3
9	32	BMW 2er	3460	1764	96,1
10	8	Skoda Octavia	3371	3791	-11,1
11	10	Audi A4	3358	3435	-2,2
12	9	Opel Corsa	3253	3772	-13,8
13	12	BMW 1er	3048	2917	4,5
14	17	Audi A6	2862	2666	7,4
15	14	BMW 3er	2816	2843	-0,9
16	19	Ford Focus	2762	2508	10,1
17	21	Seat Leon	2757	2482	11,1
18	15	Mini	2678	2747	-2,5
19	28	Audi Q3	2586	1942	33,2
20	18	VW T5	2555	2622	-2,6
21	13	VW Up	2498	2849	-12,3
22	23	Skoda Fabia	2380	2343	1,6
23	34	VW Caddy	2253	1720	31,0
24	35	Audi A1	2198	1566	40,4
25	31	Fiat 500	2159	1826	18,2
26	20	Mercedes A-Klasse	2094	2501	-16,3
27	53	Mercedes GLK, GLC	1973	1173	68,2
28	24	Ford Fiesta	1955	2202	-11,2
29	27	Mercedes E-Klasse	1912	2012	-5,0
30	29	Ford Kuga	1911	1852	3,2
31	26	Opel Adam	1908	2025	-5,8
32	16	BMW 5er	1883	2722	-30,8
33	25	Nissan Qashqai	1854	2144	-13,5
34	50	BMW X1	1848	1209	52,9
35	30	Opel Mokka	1818	1852	-1,8
36	62	Skoda Superb	1674	1038	61,3
37	38	Ford Mondeo	1625	1422	14,3
38	11	Mercedes B-Klasse	1612	3104	-48,1
39	79	Mercedes CLA	1608	731	120,0
40	45	Renault Clio	1607	1271	26,4
41	47	Audi Q5	1549	1238	25,1
42	36	Seat Ibiza	1525	1530	-0,3
43	67	Audi A5	1525	918	66,1
44	52	Hyundai ix35/Tucson	1515	1178	28,6
45	44	Hyundai i30	1365	1271	7,4
46	162	Audi Q7	1332	184	623,9
47	40	Mazda CX-5	1326	1345	-1,4
48	59	Opel Meriva	1310	1065	23,0
49	42	Mitsubishi Space Star	1257	1312	-4,2
50	33	Smart Fortwo	1253	1734	-27,7
Pkw-Neuzulassungen insgesamt			218 365	211 337	3,3

FOTOS: T. BÄUER (3), C. BÖRRIES

TOP 10 SUV IM PRIVATMARKT

Rang	Vorjahr	Modell	Einheiten Januar 2016	Einheiten Januar 2015	Veränderung in % Januar 2016	Anteil Privat-zulassungen Jan. 2016
1	1	VW Tiguan	2209	1793	23,2	50 %
2	6	Ford Kuga	1097	869	26,2	57 %
3	7	Hyundai Tucson/ix35	1014	776	30,6	67 %
4	17	BMW X1	926	294	214,9	50 %
5	5	Dacia Duster	922	913	1,0	86 %
6	4	Opel Mokka	804	913	-12,0	44 %
7	10	Audi Q3	675	542	24,5	26 %
8	2	Skoda Yeti	672	1010	-33,5	61 %
9	-	Mazda CX-3	655	-	-	64 %
10	8	Mazda CX-5	602	683	-11,9	45 %

Quelle: KBA

Neue Autos

ALLES ÜBER DIE WICHTIGSTEN NEUHEITEN



Schmale Schalensitze, ein hoher Mitteltunnel, kaum Luft zum Atmen: So eng geht's innen zu

Mazda RX-Vision

SO SCHÖN KANN WANKEL SEIN

Bitte Platz nehmen im Mazda von morgen: Die Sportlerstudie ist prämiert, aber ganz schön eng

WAS BESTAUNEN WIR MEHR? Mazdas Mut, als einziger Autobauer am kapriziösen Wankelmotor festzuhalten? Oder den RX-Vision? Der Name verspricht ein neues Wankelcoupé, die Form eine echte Herzattacke: kaum hüfthoch, winzig die Kabine auf der fast zwei Meter breiten Hinterachse. So radikal war kein Mazda-Sportler zuvor. „Das Leuchtturmprojekt für unser Design von morgen“, sagt Kevin Rice, Designchef für Europa.

Nach der aktuellen Generation gelungener Serienautos – vom CX-5 bis zum Mazda 2 – zeigen die Japaner, wie sich ihre Kodo-Linie weiterentwickelt. „Purer, einfacher und raffinierter“ soll sie sein, abzulesen an der Tür der Studie: keine Falten, keine Sicken, trotzdem bricht sich das Licht auf dem prallen Blech so vielfältig, dass aus jedem Blickwinkel andere Reflexe entstehen. „Lebendigkeit entsteht durch die Proportionen zusammen mit den Reflexen“, so Rice. Die Studie wurde bereits prämiert,

Besuchern des Genfer Auto-Salons wird das Wasser im Mund zusammenlaufen.

Der RX-Vision ist mit gerade 4,39 Meter Länge zutiefst europäisch, die Beulen im Dach erinnern sofort an Italiens Design-Papst Zagato. Am reduzierten Heck, dem schönsten seit dem Jaguar F-Type, malt der Spoiler den Rückleuchten einen Schlafzimmersblick. Von Retro keine Spur: Nichts erinnert an die Vorgänger Cosmo oder RX-8, nur der bekannte Grill soll uns das Mazda-Gesicht einprägen.



„Mit purer Sinnlichkeit will Mazda sich vom Mainstream abheben.“

Europa-Designchef Kevin Rice



Mehr Sixties geht kaum. Das tief geschüsselte Lenkrad erinnert an Amis oder Italiener. Handbremse noch als Hebel, Luftdüsen fehlen ganz

Der Spoiler malt den runden Rückleuchten einen Schlafzimmerblick. Was für ein Heck!

Ihr Designmotto, alles Unwichtige wegzulassen, treiben die Designer beim Interieur auf die Spitze. Hinter dem geschüsselten Lenkrad stehen nur drei analoge Rundanzeigen, überm massiven Schaltknopf reicht ein Drehknopf. Dünne Lederschlaufen spielen die Türöffner. Ich schaue Kevin Rice fragend an: „Das ist die Message“, so seine Antwort. „Die Marke will sich mit diesem puristischen Look gezielt unterscheiden.“

Vielleicht hatte sein Team auch nicht mehr Zeit (oder Geld, oder beides). Aber mehr Kopfraum hätten sie dem RX dennoch spendieren können,

denn trotz der Dachbeule drückt mir der enge Innenraum ein Fragezeichen in den Nacken. „Auch wenn sich die Proportionen ändern“, versichert der Designchef, „muss ein Mazda so viel Platz bieten wie der Vorgänger. Das ist im MX-5 auch gelungen.“

Also kommt ein möglicher RX-9? Angeblich ist nichts entschieden, doch die Japaner haben zumindest die Arbeit am nächsten Wankelmotor bestätigt. Dieser Skyactiv-R soll rund 350 PS leisten, statt eines Turboladers

könnte auch ein Elektromotor im Hybridantrieb dem Wankel im unteren Drehzahlbereich beibringen. Das Doppelkupplungsgetriebe scheint gesetzt zu sein, die Schmetterlingstüren des Vorgängers entfallen beim Sportcoupé, das wieder ein Zweisitzer wäre. Dazu noch ein dezenter Hinweis: Der Cosmo, Mazdas erster Wankelsportler, feiert 2017 seinen 50. Geburtstag...

Den neuen Designstil werden wir schon im November 2016 wiedersehen – am ersten Serien-Mazda einer neuen Generation: Die Neuauflage des CX-5 feiert ihre Premiere in Los Angeles.



FAZIT
Redakteur
JOACHIM STAAT

Mazdas Design sticht jetzt schon heraus, und die Zukunft verspricht noch schönere Modelle: So lautet die Nachricht des RX-Vision, der weit weg ist von der Serienreife. Aber ganz nah dran am Herz von Autofreunden, die sinnliche Formen zu schätzen wissen.

▼ Keine Türgriffe, aber den Dicken machen! Skoda zeigt die Studie Vision S – das wird mal der Kodiak

DIE NEUEN KOMPAKT-SUV AUS DEM VW-KONZERN

▼ **Skoda Kodiak**
Länge: 4,70 Meter



Neuer Skoda Kodiak

4,70 Meter! Der Skoda-SUV überragt den Tiguan um 21 cm. Im Herbst kommt der Kodiak – drei Sitzreihen, ab 24 000 Euro

Skoda hat den

MEIN LIEBER Herr Gesangsverein, das ist aber auch verwirrend hier! Seat Ateca, VW Tiguan – und jetzt auch noch der Skoda Kodiak. Wo ist denn da der Unterschied? Na, in der Länge! Und hier stellen wir mal ganz lapidar fest: Die Spanier haben den Kleinsten, die Deutschen sind im Mittelfeld – und bei den Tschechen ist er gaaanz lang!

4,70 Meter! Also 4,70 Meter misst der Vision S, den Skoda auf dem Genfer Auto-Salon vorstellen wird. Und Sie fragen sich: Vision S, noch ein Neuer? Nee, das ist der Kodiak, der im Herbst in den Handel kommt.

Machen wir erst mal halblang. Und sprechen über die magischen drei Buchstaben: MQB. Das ist der Modulare Querbaukasten, also grob gesagt das System, auf dem Golf und Passat basieren – und auch der neue Tiguan. Weil Seat und Skoda ja auch ein bisschen VW sind, bauen sie ebenfalls auf dem MQB auf. Das heißt: Die Architektur des Vorderwagens mit quer eingebautem Motor, Getriebe, Antriebskomponenten ist immer gleich, alles andere variabel, auch die Fahrzeuglänge. Bei den drei neuen Kompakt-SUV heißt das: Seat Ateca 4,36 Meter, VW Tiguan 4,49 Meter, Skoda Kodiak 4,70 Meter.



„Der Skoda Kodiak steht auf der gleichen Plattform wie Seat Ateca und VW Tiguan, hat aber einen anderen Hut.“

Zurück zum neuen Skoda-SUV. Die Genf-Studie zeigt den ersten Skoda mit sechs Sitzen über drei Reihen, sie steht mit 2,79 Meter Radstand, 1,91 Meter Breite und 1,68 Meter Höhe echt fett auf der Straße. Und hat es faust-dick unterm Blech in der Farbe „Island Grün“. Wir sagen nur: die Kraft der zwei Herzen, also Benziner und E-Motor. Der Skoda hat sogar Kraft von drei Herzen mit 225 PS Systemleistung. Der Plug-in-Hybrid hat einen 1.4 TSI mit 156 PS und 250 Nm Drehmoment und kooperiert mit einem E-Motor mit 40 kW und 220 Nm. Die E-Maschine ist in das Sechsgang-DSG des Verbren-



▲ **Seat Ateca**
Länge: 4,36 Meter

▲ **VW Tiguan**
Länge: 4,49 Meter



▲ **Fette Alus**, zwei Endrohre - und ein Heck, das auch von Audi sein könnte



▼ **Mann, ist der laaang!** Die Kodiak-Studie misst 4,70 m - länger als der Tiguan

Längsten!

ners integriert, das die Kraft an die Vorderräder leitet. Herz Nummer drei schlägt an der Hinterachse und arbeitet unabhängig vom Vorderradantrieb: Ein E-Motor mit 85 kW Leistung und 270 Nm Drehmoment sorgt dafür, dass die Genf-Studie einen Allradantrieb besitzt, der ohne mechanische Verbindungsteile auskommt. Tankt der Plug-in-Hybrid vorm Start Strom, soll er bis zu 50 Kilometer rein elektrisch fahren. Skoda spricht von 1000 Kilometer Reichweite – bei einem (Labor-) Verbrauch von 1,9 Liter Sprit.

In der Realität, also im Herbst, erwarten wir etwas anderes. Erstens: Der

Kodiak kommt auf Wunsch nicht mit sechs, sondern sieben Sitzen. Zwei Plätze vorn, drei in der Mitte, zwei im Kofferraum. Zweitens: Er wird etwa 24000 Euro kosten, also rund 1500 Euro weniger als der Tiguan. Und drittens: Das mit den drei Herzen ist nur Show. Aber der Kodiak dürfte der erste Skoda sein, der die Technik des Passat GTE mit Verbrenner plus E-Motor und 211 PS Systemleistung nutzt.

Ach ja, und viertens: Er wird sogar noch länger, und zwar 4,75 Meter. So wie der VW Tiguan XL ab 2017. Denn das mit dem „Längsten“, das kann VW unmöglich so stehen lassen...

SKODA-STUDIE ALS ÖKO-ENGEL

45

Gramm CO₂ pro km, behauptet Skoda. Die Studie soll 50 Kilometer rein elektrisch fahren.



FAZIT
Redakteur
ANDREAS MAY

DIESER SKODA-SUV IST AUCH FAMILIEN-VAN

WELCH EIN BROCKEN! 4,70 Meter lang ist die Studie, der richtige Skoda Kodiak misst im Herbst sogar 4,75 Meter, hat Platz für sieben in drei Reihen. Da stellt sich die Frage: Wer, um Himmels willen, braucht so was? Die Antwort: Familien, die bislang Van fahren. Die kriegen jetzt ein viel schöneres und sportlicheres Auto. Und das wird ab 24 000 Euro auch noch bezahlbar sein.

VOLVO 945
BJ. 1990-98VOLVO V90
AB 2016

Volvo V90 und seine Urahnen

DER KOMBI-KULT GEHT WEITER

Volvo hat den neuen V90 vorgestellt – einen großen Kombi ganz in der Tradition der Marke. Das kastige Heck von 245 und 945 ist künftig aber Geschichte



FÜR VOLVO ist der große Kombi das, was für VW der Golf und für Porsche der 911 ist: der Kern der Marke. An ihm kannst du ablesen, wie es um die Schweden bestellt ist. Der kantige, knochige 245 etwa zeigt viel von der Eigensinnigkeit der Schweden in den Siebzigern – und legte den Grundstein für den Kombi-Kult bei den Schweden.

Denn selbst im Limousinen-Land USA war diese Mutter aller Kisten enorm beliebt. Der 945 – hintendrauf stand stets 940, was aber nur die Modellreihe bezeichnet – zeigt in seiner Nüchternheit, wie sich Volvo als intellektuelle Konkurrenz vor allem an Mercedes herangerobbt hat. Der noch aktuelle V70 wirkt im Vergleich unentschlossen, ist noch unter der Ägide von Ford entstanden – wirklich groß ist er nicht geraten, und irgendwie fehlt es ihm auch an Format.

Doch seit ein paar Jahren hat Volvo wieder eine Menge Selbstvertrauen getankt. Abgelöst vom amerikanischen Großkonzern und unter der



„Wir sind für viele Menschen schon immer eine echte Kombi-Marke gewesen. Wir werden diese Tradition mit dem neuen V90 fortsetzen.“

Håkan Samuelsson,
Präsident Volvo Cars



Führung des neuen Besitzers Geely aus China erfindet sich die schwedische Marke zurzeit neu. Dabei findet neben der einen oder anderen Milliarde aus dem Reich der Mitte auch die neue Führungsmannschaft. Entwicklungsboss Peter Mertens und Chefdesigner Thomas Ingenlath haben eine ganz genaue Vorstellung davon, wie Volvo zurück zu alter Größe finden soll. Das gelang schon mit deren Erstlingswerk, dem XC90, so überzeugend, dass es mittlerweile Lieferzeiten gibt – und der SUV sich hinter der Konkurrenz von Audi, BMW und Mercedes nicht verstecken muss.

DER V90 IST TYPISCH VOLVO – OHNE RETRO

Und so ist der neue V90 die logische Weiterentwicklung dieser Idee. Denn Retro kam für die beiden nicht in Frage – die neuen Volvo sollen so unverwechselbar sein, wie es die histo-

rischen Vorbilder immer waren. Skandinavischer Luxus ist das Thema hinter den neuen Autos, und der V90 zeigt, was Volvo darunter versteht.

Das beginnt schon beim für Kombis so wichtigen Heck. Anders als alle großen Volvo-Kombis zuvor bekommt der V90 einen schrägen Abschluss, fast schon sportlich. Das liegt vor allem an seiner Länge. Erste Entwürfe hatten für den fast fünf Meter langen Ladeleiter einen nahezu senkrechten Abschluss vorgesehen – mit entsprechend langem Dach. Wäre zwar praktisch, aber mit der Ästhetik des neuen Designs nur schwer zu vereinbaren gewesen.

Den V90 deswegen als Lifestyle-Laster zu verspotten, würde ihm Unrecht tun. Der Kofferraum soll ähnlich viel Platz bieten wie der aktuelle V70, das wären zwischen 575 und 1600 Litern. Zum Vergleich: Das aktuelle Mercedes E-Klasse T-Modell als Vorzei-

gefrachter der Klasse schluckt 695 bis 1950 Liter. Und auch sonst ist der V90 ein richtig großer Wagen geworden. Bei einer ersten Sitzprobe konnten wir jedenfalls feststellen, dass sowohl im Fond als auch auf den bequemen Sitzen im Cockpit kein Platzmangel herrscht. Ganz im Gegenteil, vor allem in Reihe zwei können selbst große Menschen fast schon lümmeln.

DAS COCKPIT IST REDUZIERT UND EDEL

Den Rest des V90 kennen wir bereits vom S90, der im Januar auf der Detroit Auto Show präsentiert wurde. Kein Wunder, bis zur B-Säule sind beide identisch. Das ausdrucksstarke Gesicht mit dem T-förmigen Tagfahrlicht zeigt auf den ersten Blick: Der ist anders als die deutschen Konkurrenten – aber er spielt in derselben Liga.

Das zeigt sich auch im Innenraum. Feine Materialien wie etwa samt- ➤

▲ **Generationen treffen:** der neue Volvo V90 mit seinen wohl berühmtesten Vorfahren, dem 945 (li.) und dem 245. Die ersten beiden Ziffern stehen für die Baureihe, die letzte gibt die Zahl der Türen an



Die nüchternen 90er: der 945 als Liebling der Biologielehrer - und Alternative zum T24er von Mercedes. Karosserie und Cockpit von fast grafischer Klarheit



Die digitalen 2000er: großer Touchscreen, volle Vernetzung und nahezu autonomes Fahren im V90. Runderes Design als bisher – aber immer noch reduziert



Die eckigen 70er: Formen und Farben wie in der Einbauküche, fehlt nur die Pril-Blume. Kantiges Cockpit, hartes Plastik. Der 245 legte vor allem in den USA den Grundstein zum Kombi-Kult





Saubere Proportionen: Die neue Plattform verbessert das Design – gut sichtbar an der ausgeprägten „Premium-Fuge“, dem Abstand zwischen der Mitte des Vorderrads und der Beifahrertür

Typisch Hinterrad-antrieb: langer Überhang am Heck, gut für das Ladevolumen



Blaupause: Der 245 gab Mitte der 70er das Volvo-Design bis weit in die 90er vor



» weiches Leder, offenes Holz oder der optionale Wählhebel aus schwedischem Kristallglas, liebevoll zusammengefügt und fein verarbeitet – das wirkt nicht weniger edel als in einem Audi. Doch der Volvo ist anders, reduzierter. Im Zentrum des Cockpits dominiert ein aufrecht stehender Touchscreen, einem Apple iPad nicht unähnlich. Er wird flankiert von großen Lüftungsdüsen mit satt rastenden Aluknöpfen zum Verstellen des Luftstroms. Sieht alles sehr hochwertig aus – kein Vergleich zu den Cockpits von 245 und 945. Klar, die sind auch ein paar Jahre alt. Aber selbst zu ihrer Zeit

wirkten Innenraumgestaltung und Materialwahl viel sachlicher als bei den Wettbewerbern.

Kritik muss aber auch beim Neuen sein. Die Erfahrung mit dem XC90 hat gelehrt, dass die Bedienung Gewöhnung braucht. So intuitiv wie etwa das iDrive von BMW lässt sich das Volvo-System nicht handhaben.

NUR VIERZYLINDER – ABER BIS ZU 410 PS

Technisch erwartet uns beim V90 keine große Überraschung. Nach XC90 und S90 basiert auch er auf der neuen Volvo-Plattform für alle Modelle oberhalb des kompakten V40. Heißt konkret, dass vor allem unter der Motorhaube eine neue Zeit anbricht. Volvo hat nämlich die alten Fünfzylinder verbannt. Selbst in Leistungsklassen, in denen die Konkurrenz längst Sechs- und Achtzylinder anbietet, bleibt es für den V90 bei vier Zylindern.

Große Wehmut muss allerdings nicht aufkommen, denn selbst Leistungshungrige werden bedient. Das Spitzenmodell T8 mit serienmäßigem Allradantrieb etwa kommt auf 410 PS – weil

Volvo seinen Zweiliter-Benziner (320 PS) mit einem 90 PS starken Elektromotor an der Hinterachse ergänzt. Im reinen Elektro-Modus sollen laut Volvo 125 km/h und bis zu 50 Kilometer Wegstrecke möglich sein, was einen Fabel-Normverbrauch von etwa mehr als zwei Litern auf 100 Kilometer ermöglicht. Schöne neue Welt, selten zuvor haben sich ein grünes Gewissen und über 400 PS Leistung miteinander vertragen.

Auch bei den Dieseln hat Volvo eine Neuheit in petto. „PowerPulse“ nennt sich die Technik, bei der ein kleiner, elektrisch betriebener Kompressor Luft komprimiert und speichert. Beim schnellen Beschleunigen öffnet sich ein Ventil und entlässt die Luft schlagartig in Richtung Turbo, der dadurch schneller als üblich auf Drehzahl kommen soll – das übliche Turboloch wäre ausgetrickst. Allerdings ist PowerPulse vorerst nur für den D5 mit 235 PS und Automatik lieferbar.

Und fast schon selbstverständlich fährt auch der neue V90 beinahe von alleine. Der Fahrassistent hält den Kombi bei Geschwindigkeiten von bis zu rund 130 km/h mit dezenten Lenkeingriffen in der Spur, auch ohne sich an einem vorausfahrenden Fahrzeug orientieren zu müssen. Volvo sieht das als Weiterentwicklung seiner schon immer guten Sicherheitssysteme. Übrigens noch so ein Markenkern der Schweden.



Neue Größe: ausdrucksstarkes Gesicht mit T-förmigem Tagfahrlicht – und richtig viel Platz im Fond



Mit dem neuen V90 zeigt Volvo, wie eine stillichere Alternative zu den deutschen Premiummarken aussehen kann. Zum frischen Design des Kombis passt die fortschrittliche Technik – ein wahrhaft großer Volvo!



Das ist zu viel
für die da oben.

Vereinbaren Sie jetzt eine
Probefahrt!



Der Dacia Duster
Schon ab **10.690,- €¹**

DACIA

www.dacia.de

Dacia Duster S Ce 115 4x2: Gesamtverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert (l/100 km): 7,7/5,6/6,4; CO₂-Emissionen kombiniert (g/km): 145. Dacia Duster: Gesamtverbrauch kombiniert (l/100 km): 8,1-4,4; CO₂-Emissionen kombiniert (g/km): 155-115 (Werte nach Messverfahren VO [EG] 715/2007).

¹ UPE zzgl. Überführung für einen Dacia Duster Essential S Ce 115 4x2. Abbildung zeigt Dacia Duster Prestige mit Sonderausstattung.
Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.

NEUE ATECA-
DETAILS



Viel vom Leon, Acht-Zoll-Bildschirm, zwei USB-Ports und schon eine erstaunlich gute Qualität



◀ Sobald der Blinker gesetzt wird, wechselt das gleißend helle Tag-fahrlicht von Weiß auf Gelb



Neuer Seat Ateca gegen Nissan Qashqai

Angriff auf den Bestseller

Ab in die Arena: Mit seinem Premieren-SUV will Seat den Verkaufskönig auf die Hörner nehmen. Erstes Treffen zwischen Seat Ateca und Nissan Qashqai

SEAT WAR LANGE so etwas wie das verhaltensauffällige Kind in der VW-Familie. Oft planlos, ständig am Rand der Pleite und von den deutschen Eltern nie so richtig geliebt. Das hat sich längst geändert. Mit dem Leon kam das Selbstvertrauen, mit dem Ateca gelangen nun vermutlich schwarze Zahlen. 12 000 von seinem Premieren-SUV will Seat im ersten vollen Jahr 2017 in Deutschland verkaufen, 7500 noch 2016.

Darüber kann Nissan generös schmunzeln. Mehr als 27 000 Qashqai per anno stehen bei uns zu Buche. Ebendiesen Klassen-Streber hat sich Seat jetzt zurechtgelegt. Mit 4,36 Metern geht der Ateca dem neuen Tiguan (4,49 Meter) eine Handbreit aus dem Weg und macht sich fast auf den Zentimeter so lang wie der Qashqai.

▲ Auffällig ist die scharfe Tornado-linie, die einmal ums Auto wandert. Wer das Design als typisch deutsch bezeichnet, liegt sicher nicht ganz falsch





Mit wummerndem Herzschlag begrüßt der Ateca seinen Piloten. Der Starterknopf pocht von Hell- nach Dunkelrot



◀ Im Vergleich zum Qashqai passen in den Ateca bis zu 80 Liter mehr Gepäck. Bei beiden bleibt im Laderaum eine kleine Stufe

FAZIT
Redakteur
TOMAS
HIRSCHBERGER

Im Blech des Japaners ist dabei deutlich mehr los. Fast schon stringent wirkt dagegen das spanische Kleid. Mit scharfen Linien und wenig Sinn für Experimente folgt das Seat-Design der Maxime seiner deutschen Brötchengeber: Mode zum schnellen Verzehr überlassen wir den anderen.

Außen geradlinig, innen großzügig. Tatsächlich profitiert der Spanier im Innenraum von seiner disziplinierten, schnörkellosen Form. Beim Probesitzen überrascht der Ateca vor allem hinten mit erstaunlich viel Platz. Selbstbewusst spricht Seat vom besten Raumangebot der Klasse. Der Qashqai wirkt hinten – rein vom Gefühl – beengter, scheint gerade im Kopfbereich nicht so luftig geschnitten zu sein. Zudem

hat er im Kofferabteil wohl deutliche Schluckbeschwerden gegenüber seinem spanischen Herausforderer. Nissan gibt für den Fronttriebler 430 Liter Fassungsvermögen an, Seat 510. Die ganze Wahrheit über fehlende Zentimeter an entscheidenden Stellen wird das Maßband im ersten Vergleichstest ans Licht bringen müssen.

Dann wird sich auch zeigen, ob Seat qualitativ dem guten Niveau des japanischen Bestsellers gewachsen ist. Beschämen wird er seine anspruchsvollen Eltern in Wolfsburg sicher nicht. Doch die Serienproduktion des Ateca im tschechischen Kvasiny (ab Dezember gemeinsam mit dem nächsten Skoda Yeti) läuft erst im April an, Markteinführung bei uns wird im Juni sein. Dann wissen wir mehr.

Spätestens dann werden die Kunden auch weitere, natürlich rein zufällige Parallelen feststellen. Beide Gesellen starten als Benziner mit 115 PS, Nissan mit vier, Seat mit drei Zylindern. Beim Japaner ist schon bei 163 Diesel-PS Schluss, die Spanier gehen bis zum 190-PS-TDI und hoffen auf grünes Licht aus Wolfsburg für eine heiße Cupra-Version mit ordentlich Schmackes. Was die Fahrassistenten angeht, bieten beide – gegen Aufpreis oder in Paketen verpackt – ein wahres Füllhorn an elektronischen Helfern.

Beim Preis sucht Seat ebenfalls die direkte Konfrontation. Den günstigsten Qashqai gibt es ab 19.995 Euro. Dieses Preisschild dürfte ab Juni auch auf dem Einstiegs-Ateca kleben.

Seat steigt spät ins SUV-Geschäft ein. Doch die Spanier konnten sich genau anschauen, was die Kunden wollen: einen SUV im Format des Bestsellers Qashqai. Beim Ateca stimmen Größe, Preis und technische Basis von VW, Nissan wird sich etwas einfallen lassen müssen.



Exklusives Treffen im Kia-Design-Center: neuer Niro (links), neuer Optima Sportswagon und Redakteur Stefan Voswinkel zwischen den italienischsten Modellen, die Kia je gebaut hat



Neuer Kia Niro und neuer Kia Optima SW

KIA NIRO

So Alfa war Kia noch nie!

Das Design? Fast schon italienisch! Die Qualität? Gewohnt koreanisch – Kia ist in bestechender Form

EIGENTLICH wäre es an der Zeit, dass Kia seinen Werbespruch in „seupocheu simjang“ ändert. Hört sich zugegeben ein wenig unsexy an – aber heißt „Sportliches Herz“. Moment mal, werden Sie jetzt einwenden, da war doch mal was. Stimmt! Das „Cuore Sportivo“, der Claim von Alfa Romeo, schlug einmal in Italien. Pochte laut, bevor Fiat seine Tochter in den vergangenen Jahrzehnten mit mieser Qualität und billiger Großserientechnik zugrunde richtete.

Passen würde das sportliche Herz zu Kia ziemlich gut. Schon bei der ersten Begegnung mit dem neuen Optima Sportswagon wundern wir uns. Und zwar darüber, dass an diesem bildschönen Kombi nicht Alfa Giulia steht, sondern eben Kia Optima. Ja, die Koreaner entwickeln sich zunehmend zur Designermarke. Seit Ex-Audi-Designer Peter Schreyer an Bord ist kommt Kia immer besser in Form, braucht einen Vergleich mit den deut-



**Sieben
Jahre
Garantie
und viele
Emotionen
– das ist
einmalig!**



Spar-Schwein: Das einfache Plastik im Cockpit zeigt, dass viel Geld in den Antrieb geflossen ist



Kneift nicht: ausreichend Platz für einen Kompakt-SUV



Immer Hybrid: Der Niro wird nur mit Doppelherz angeboten



4,35 Meter lang: der erste kleine SUV mit Hybridantrieb



KIA OPTIMA SW



Feine Sache: hochwertige Materialien, penibel verarbeitet – und nett anzuschauen



Platz satt: genug Raum für unseren Zwei-Meter-Redakteur



Raumriese: In den Optima passen mindestens 553 Liter Gepäck



Das Gesicht in der Menge: charakterstarke Nase, ein echtes Designerstück

schen Premiummarken zumindest optisch nicht mehr zu scheuen.

Der Optima Sportwagon ist ein richtig stattliches Auto geworden. Mit einer Länge von 4,85 Metern spielt er in einer Liga mit VW Passat, Opel Insignia und Ford Mondeo. Hebt sich aber nicht nur optisch, sondern auch im Innenraum angenehm von den Konkurrenten ab. Echtes Alu auf dem Mitteltunnel, Leder, Klavierlack – der Optima wirkt deutlich teurer, als er tatsächlich ist. Denn wenn er im Herbst auf den Markt kommt, dürfte er bei rund 25 500 Euro starten, wie immer bei den Koreanern mit sieben Jahren Garantie inklusive.

Der Optima Sportwagon bleibt kein Einzelkind. Zeitgleich mit ihm präsentiert Kia in zwei Wochen auf dem Genfer Auto-Salon den Niro, einen kompakten SUV. Bei der heutigen Geländewagen-Flut eigentlich nichts Besonderes – wäre da nicht der Antrieb. Als erstes Modell der Koreaner ist der Niro von vornherein als Hybrid konzipiert und wird auch nur so angeboten. Zunächst wird es den 4,35 Meter langen Niro als Mildhybrid mit einer Leistung von 141 PS geben. Diesen Antrieb teilt er sich mit dem Hyundai Ioniq. Nur 3,8 Liter soll der Niro je 100 Kilometer verbrauchen – und damit die sexy Alternative zum Toyota Prius sein. Dem hat der Kia technisch eines voraus: ein gescheites Getriebe. Der Niro hat serienmäßig eine Doppelkupplung an Bord – und die mögen deutsche Autofahrer mehr als ein stufenloses Getriebe wie im Toyota.



Gut sind die Autos von Kia in den letzten Jahren schon gewesen, jetzt kommen sie auch noch in Form. Mit Liebe gezeichnet, bis ins Detail mit Herzblut gestaltet – einst Eigenschaften, die Alfa Romeo groß gemacht haben. Und Kia zu noch mehr Erfolg verhelfen dürften, weil Qualität und Garantie stimmen.

Erste Fahrt

NEUE AUTOS
SCHON
BEWERTET

Fiat 124 Spider

Wie viel Italien steckt im Spider?

Fiat 124 Spider

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn längs • **Hubraum** 1368 cm³ • **Leistung** 103 kW (140 PS) bei 5000/min • **max. Drehmoment** 240 Nm bei 2250/min • **Spitze** 215 km/h • **0-100 km/h** 7,5 s • **Antrieb** Hinterradantrieb/Sechsganggetriebe • **Tankinhalt** 45 l • **Länge/Breite/Höhe** 4054/1740/1233 mm • **Radstand** 2310 mm • **Kofferraum** 140 l • **Leergewicht** 1050 kg • **EU-Mix** 6,2 l Super/100 km • **Abgas CO₂** 148 g/km • **Preis** ca. 23.500 Euro

Konstruiert in Japan, gebaut in Hiroshima und abgeschmeckt von Fiat – reicht das, um nicht nur anders zu sein als das Original, sondern echt italienisch?

DAS AUGESAGT: Roadster. Es sagt nicht: MX-5. Das ist schon mal der erste, gefühlt wichtigste Vorteil am Fiat Spider, der ja nichts anderes ist als ein frisch eingekleideter Mazda. Die längere Nase, der Hüftschwung und waagerechte Rückleuchten erinnern an den alten Spider (gebaut bis 1985), aber wer kennt den noch? Egal, dieser Fiat verströmt optisch genug Eigenes, auch Italienisches, bevor ich einsteige. Und einen 1,4-Liter-Turbo mit 140 PS gab's in 26 Jahren MX-5 auch noch nie.

Unten im tiefen Fahrersitz machen eher Kleinigkeiten den Unterschied: weiches Plastik in der Türtafel oder das serienmäßige Lederlenkrad. Eine

Kneifzange bleibt er trotzdem: Der gewohnt enge Roadster lässt wenig Raum für den Schuss Komfort, der den Fiat vom Original abheben soll. Die Frontscheibe hat Dämmglas, das Dach eine Zusatzlage Verdeckstoff – viel wichtiger, dass das genial einfache Dachöffnen weiter nur zwei Sekunden dauert.

Aus dem doppelten Endrohr klingt der Italiener dezenter als der MX-5. Eher lässiges Grummeln als die ungedämmte Mechanik des Mazda. Im Italiener macht halt der Turbo die Musik: Während Japans Sauger erst mit der Drehzahl kommen (200 Nm beim großen 2,0-Liter), legt der 1.4 MultiAir nach kurzem Turboloch schon ab 2000 Touren richtig los. Seine 240 Nm Drehmo-

ment schenken dem Roadster eine Gelassenheit beim offenen Cruisen, die wir bisher nicht kannten. Aus der Serpentine einfach aufs Gas gehen, auf die Welle setzen, und ab geht der Spider. Der Italiener fährt sich souveräner, wo der Mazda immer den richtigen Gang, die richtige Drehzahl verlangt. Ein Roadster zum Auch-mal-Zurücklehnen. Das kurze Klack-Klack der sechs Gänge bleibt erhalten – zum Glück.

Zwar sind Federn, Dämpfer und Stabis im Fiat einen Schuss sanfter abgestimmt – sagen wir mal: ein Slipper



Auch bei Regen schön:
Die knappe Stoff-
kapuze stört das hin-
reißende Profil nicht



**Hübsche Instru-
mente mit hän-
genden Zeigern,
zentral der
Drehzahlmesser.**
Abgesehen vom
Pralltopf des
Lenkrads ken-
nen wir das
Cockpit vom
Mazda MX-5



FOTOS: HERSTELLER (6), S. HABERLAND



FAZIT
Redakteur
JOACHIM STAAT

Kräftiger, luxu-
riöser und teurer
als das Original
– der Fiat hebt
sich genug ab
vom MX-5.
Weder schnöde
Kopie noch
grundlegend
anders, kommt
hier der beste
Fiat Spider bis-
lang. In diesem
Mazda steckt
genug Italien.

URTEIL



mit Gummi- statt Ledersohle –, doch ist auch dieses Fahrwerk nichts für Weicheier. Mit seinen 140 PS geht der Spider ähnlich spritzig (7,5 Sekunden bis 100 km/h, 215 km/h Spitze) wie der stärkste MX-5, beim Verbrauch dürfen wir je nach Gasfuß bis zu einen halben Liter draufschlagen. Auch des-

halb, weil der Fiat aufgrund zusätzlicher Dämmung und Turbomotor knapp einen Zentner mehr wiegt (ab 1050 kg). Die Verarbeitung stimmt, erst auf schnellen Wellen beginnt die Frontscheibe zu zittern.

Ab Mitte Juni treffen die ersten Exemplare ein: als Basis für knapp 24 000

Euro, gut einen Tausender über dem Mazda. Die Lusso-Version bietet bei gleicher Leistung zusätzlich 17-Zoll-Räder, Leder, Klimaautomatik und das doppelte Endrohr für rund 26 500 Euro. Mehr Leistung gibt es in den USA mit 160 PS oder im Abarth Spider, der in Genf mit 170 PS vorgestellt wird.



Typisch Ökoauto:
Formal erinnert der
Ioniq an den Prius.

Hyundai Ioniq

Dieser Hybrid ist kein Heuler

Die Zeit ist reif für einen Hybriden aus Korea. Hier ist er: der Hyundai Ioniq. Warum er das für Hybride so typische Jaulen lässt, lesen Sie im Fahrbericht

MANCHMAL FÄLLT ES AUF, wenn nichts auffällt. In diesem Fall: Er ist kein Heuler, dieser Hybrid. Gut so. Während der erste Toyota Prius beim Gasgeben oft jaulte (AUTO BILD 6/2016) und der Fahrspaß unter der stufenlosen Automatik litt, verzichtet der Ioniq auf Begleitmusik. Sechs Gänge reichen, sortiert von einem Getriebe mit Doppelkupplung.

Das passt. Elektromotor, Verbrenner und Getriebe spielen sich die Bälle exakt zu. Blitzschnelle, sanfte Gangwechsel gehören hier zum guten Ton, der im Ioniq angenehm leise bleibt.

Typisch Hybrid, rollt der Hyundai elektrisch los. Geht den Akkus der Saft aus, übernimmt der Verbrenner mit

sanftem Zittern den Job. Zugegeben, das könnte eleganter über die Bühne gehen.

Dafür schärft Hyundai seinen Hybriden wie die Koreaner ihre Nationalspeise Kimchi mit etwas Chili. Immerhin bringen es Elektromotor und Verbrenner zusammen auf 141 PS. Sie ziehen den frontgetriebenen Ioniq in 10,8 Sekunden auf 100 km/h. Angeblich reicht ihr Schwung für 185 km/h Spitze. Nicht so schlecht für eine Spardose, die laut vorläufiger Werksangabe mit 3,4 Litern 100 Kilometer weit kommen soll.

Der Spaß endet übrigens nicht an der ersten Kurve. Die Lenkung stochert nicht mehr wie bei älteren Hyundai hilflos im Brei, sondern zirkelt überraschend exakt ums Eck. Und die Bein-

arbeit – bei unserem Testwagen noch in der koreanischen Abstimmung – zeigt sogar dezent sportliche Qualitäten. Wer lieber Komfort will, dem reagiert das Fahrwerk bisweilen jedoch etwas zu schroff auf Fahrbahnunebenheiten.

Aber vielleicht sind andere Dinge im modernen Auto ja wichtiger. Assistenzsysteme zum Beispiel. Hat der Ioniq: Totwinkel-, Spurhalte- und Notbrems-Assistenten spannen in der Not ihr Sicherheitsnetz auf. Ein Abstandstempomat sorgt für mehr Komfort auf der Autobahn. Für Plauderstrippen und Netzpiloten sind Apple CarPlay nebst Android Auto an Bord.

Was der Ioniq kostet? Darüber schweigt sich Hyundai noch aus. Wir rechnen mit knapp über 20 000 Euro.

Hyundai Ioniq

Motor Vierzylinder, vorn quer • **Hubraum** 1591 cm³
Leistung 77 kW (105 PS)
max. Drehmoment 147 Nm
E-Motor 32 kW (43,5 PS)/170 Nm • **Systemleistung** 104 kW (141 PS) • **Spitze** 185 km/h • **0-100 km/h** 10,8 s
Antrieb Vorderrad/Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe • **L/B/H** 4470/1820/1450 mm • **Radstand** 2700 mm • **Leergewicht** 1380-1410 kg • **Verbrauch** ca. 3,4 l/100 km • **Abgas** CO₂ ca. 81 g/km



Klassenbester: Ioniq mit einem c_w -Wert von 0,24



Klassenüblich: übersichtliche Bedienung mit TFT-Screen



Auf den Straßen von Seoul ist der Ioniq schon unterwegs. In Korea gibt es ihn bereits ab umgerechnet 17 000 Euro



Klassenstandard: der Platz im Fond. Leder wird extra kosten



FAZIT
Redakteur
ANDREAS
BORCHMANN

Der Hyundai Ioniq macht überraschend viel Spaß für einen Spar-Hybriden. Und er fährt mit dem Doppelkupplungsgetriebe viel dichter am europäischen Geschmack.

URTEIL



★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft



Kommt im Sommer: Audi A4 mit neuem Allradsystem

Audi quattro ultra

Das neue Audi-4x4

Kraft auf vier Räder verteilt – bei Audi ein alter Hut. Neu: das Ganze elektronisch variabel

QUATTRO? Kennt man, so heißt 4x4 bei Audi. Quattro ultra? Ist quasi eine Stufe schlauer, dabei dürfen die hinteren Antriebswellen zwischendurch Pause machen. Kupplungen an Vorder- und Hinterachse regeln den Kraftfluss, wenn es sein muss, steht die Kardanwelle still. Wie das in der Praxis funktioniert, konnte AUTO BILD mit einem A4 2.0 TFSI (252 PS) quattro ultra auf kurvigen Bergstrecken testen. Das Fahrverhalten unterscheidet sich hier nicht von dem eines Permanent-quattro. Auf einer gleichmäßigen Autobahnfahrt hingegen belässt es der quattro ultra bei Frontantrieb, hier liefert eine angetriebene Achse ausreichend Traktion. Ausnahme: Bei starkem Beschleunigen und beim starken Verzögern aus hohem Tempo ist der Allrad aktiv. Ansonsten spart ultra Sprit. Bis zu 0,3 Liter auf 100 Kilometer verspricht Audi.



Im Versuchsträger ein Hinweis auf den Kraftfluss. Tablet-Anzeige des ultra 4x4

Audi A4 2.0 TFSI quattro ultra

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn längs • **Hubraum** 1984 cm³ • **Leistung** 185 kW (252 PS) bei 5000/min • **max. Drehmoment** 370 Nm bei 1600/min • **Spitze** 250 km/h • **0-100 km/h** circa 5,8 s • **Antrieb** Allradantrieb/Siebengang-Doppelkupplung • **Tankinhalt** 58 l • **Leergewicht** circa 1585 kg • **EU-Mix** circa 5,6 l Super/100 km • **Abgas CO₂** circa 133 g/km • **Preis** noch nicht bekannt



FAZIT
Redakteur
LARS BUSEMANN

Quattro-Jünger können aufatmen. Die Steuerung des neuen quattro ist aufwendig und berücksichtigt viele Parameter. Im realen Fahrbetrieb ist kein Unterschied zu einem permanenten System spürbar. Verbrauch? Werden wir prüfen!

URTEIL



Test

WIE GUT SIND
DIE NEUEN
WIRKLICH?



Neuer Infiniti Q30

Die etwas andere A-Klasse

Der neue Kompakte von Infiniti kommt mit Mercedes-Technik, verpackt in auffälligem Design. Wir testen den Edel-Japaner mit kleinem Basis-Diesel

WILLKOMMEN in der großen, weiten Welt des globalisierten Wahnsinns. Dieses Auto hier ist ein Infiniti. Das ist die 1989 gegründete Edelmarke des japanischen Herstellers Nissan. So ähnlich wie Lexus bei Toyota. Nissan wiederum ist in einer Allianz mit Renault ver-

bunden. Doch das Auto, der Q30, basiert auf der A-Klasse von Mercedes – die Schwaben betreiben eine Kooperation mit Renault/Nissan. Aber das ist noch nicht alles. Der Q30 läuft in England vom Band, im Nissan-Werk in Sunderland. Und wird angetrieben von einem Renault-Diesel. Irre, oder?

▲ Das ist mal ein Grill, oder? Infiniti setzt auch beim Q30 auf auffälliges Design



< A-KLASSE **Der 1er von Mercedes**

Alles anders als beim Vorgänger machte Mercedes 2012 bei der A-Klasse. Die zielt aufs junge Publikum, fährt straff und handlich. Technische Basis auch für GLA und B.



Im Infiniti-Fond ist es noch einen Hauch enger als in der A-Klasse. Die Rundumsicht: mies



> A-KLASSE **Schickes Design, wenig Raum**

Das Original: wuchtiges Cockpit mit frei stehendem Bildschirm fürs Navi, Controller auf der Mittelkonsole. Viel Platz gibt es im Fond nicht, andere Kompakte bieten mehr. Typisch für die A-Klasse ist auch die schlechte Übersicht.



Jetzt kommt der Witz: Es funktioniert. Der Q30 fällt schon mal mit seinem spektakulären Design auf – klar, das wirkt leicht übertrieben und etwas Manga-artig, also im Stil der japanischen Comics. Aber was soll's, langweiliges Design gibt es schon genug, uns hat es gefallen. Zumal mit dem hell schimmernden Liquid-Copper-Metallic (780 Euro).

An Bord stellt sich dann ein seltsames Gefühl ein: Das ist eindeutig ein Mercedes! Schalter, Instrumente, Sitzverstellung und vieles mehr stammen von Daimler. Und dann doch >>



Das Infiniti-Cockpit macht auf edel. Tasten, Schalter, Sitzverstellung – alles vom Benz. Eigenes Multimedia

FOTOS: S. KRIEGER ©, R. RATZKE ©, T. BADER

WERTUNG

Karosserie

Platzangebot vorn durchschnittlich, im Fond beengt – wie bei der A-Klasse. Kofferraum (430 Liter) aber deutlich größer (A: 341 Liter).

★★★★☆

Antrieb

Braver, etwas brummiger Diesel. Nach Turboloch durchaus mit Schwung, dreht aber zäh aus. Leicht schaltbares Getriebe, obere Gänge lang übersetzt.

★★★★☆

Fahrdynamik

Stramme Abstimmung, direkte Lenkung, aber kopflastig. Das Fahrverhalten liegt näher beim GLA: stärkere Karosseriebewegungen als bei der A-Klasse.

★★★★☆

Connected Car

Multimediasystem mit Sieben-Zoll-Touchscreen, Bluetooth und Spracherkennung Serie. Viele Sicherheits-Assistenzsysteme gegen Aufpreis lieferbar.

★★★★☆

Umwelt

Für einen Kompakten mit 4,43 Meter Länge ziemlich groß. Und mit 1,5 Tonnen kein Leichtgewicht. Kleiner Diesel mit niedrigem Verbrauch: 5,9 Liter/100 km.

★★★★☆

Komfort

Angenehme Sitzposition und bequeme Sitze vorn, hinten mit kurzer Auflage. Straffe, auf kurzen Stößen unruhige Federung, gute Geräuschkämpfung.

★★★★☆

Kosten

Günstiger als die A-Klasse, aber teure Pakete. Hoher Wertverlust, Versicherungskosten Durchschnitt, drei Jahre/100 000 Kilometer Garantie.

★★★★☆

Gesamturteil

★★★★☆



Fahrzeugdaten

Motor/Bauart/Zylinder	Vierzylinder, Turbo
Einbaulage	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	2 pro Zylinder/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1461 cm³
kW (PS) bei U/min	80 (109)/4000
Nm bei U/min	260/1750
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	235/50 R 18 H
Reifentyp	Yokohama C.drive 2
Radgröße	7 x 18"
Abgas CO₂	108 g/km
Verbrauch*	4,7/3,8/4,1 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	50 l/Diesel
Kältemittel/Klimaanlage	R1234yf
Vorbeifahrgeräusch	72 dB (A)
Anhängelast gebr./ungebr.	1200/720 kg
Kofferraumvolumen	430-1223 l
Länge/Breite/Höhe	4425/1805-2083**/1495 mm

* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; ** Breite mit Außenspiegeln

Kosten/Garantien

Abgasnorm	Euro 6
Steuer pro Jahr	169 €
Typklassen HPF/VK/TK	17/22/22
Werkstattintervalle	25 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	250/450 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie
Technik/km-Begrenzung	3 Jahre/100 000 km
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	3 Jahre

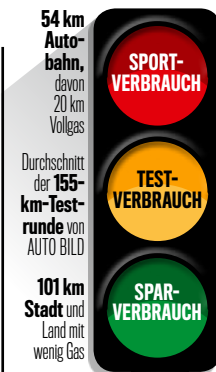
Messwerte

Beschleunigung	0-50 km/h	3,9 s
	0-100 km/h	12,1 s
	0-130 km/h	21,4 s
Elastizität	60-100 km/h	8,9/14,6 s (4./5. Gang)
	80-120 km/h	14,4/22,0 s (5./6. Gang)
Leergewicht/Zuladung		1495/465 kg
Gewichtsverteilung v./h.		60/40 %
Wendekreis links/rechts		11,5/11,9 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt		37,6 m
	aus 100 km/h warm	36,4 m
Innengeräusch bei 50 km/h		59 dB (A)
	bei 100 km/h	68 dB (A)
	bei 130 km/h	70 dB (A)
Testverbrauch - CO₂		5,9 l D - 157 g/km
Reichweite		840 km

Preise/Ausstattung Infiniti

Modell	Q30 1.5d
Grundpreis	26 250 €
Automatikgetriebe	N
Einparksensoren v./h.	1170 € (Paket, ab Premium)
Panoramaglasdach	650 €
Navigationssystem	1560 € (Paketpreis)
LED-Scheinwerfer	ab Pr. City Black (+7470 €)
Klimaanlage	850 € (Paketpreis)
Sitzheizung vorn	ab Premium (+2890 €)
Lederausstattung	ab Premium Tech (+7460 €)
Metalliclackierung	780 €

N = nicht lieferbar



DIE VERBRAUCHS-AMPEL



» wieder nicht, denn Infiniti hat das alles neu, auf eigene Art arrangiert. Auch hier gilt: Ein gewisser Übermut ist den Designern nicht fremd, doch das Cockpit kann sich wirklich sehen lassen, ist ordentlich verarbeitet und hat eben einen eigenen Stil.

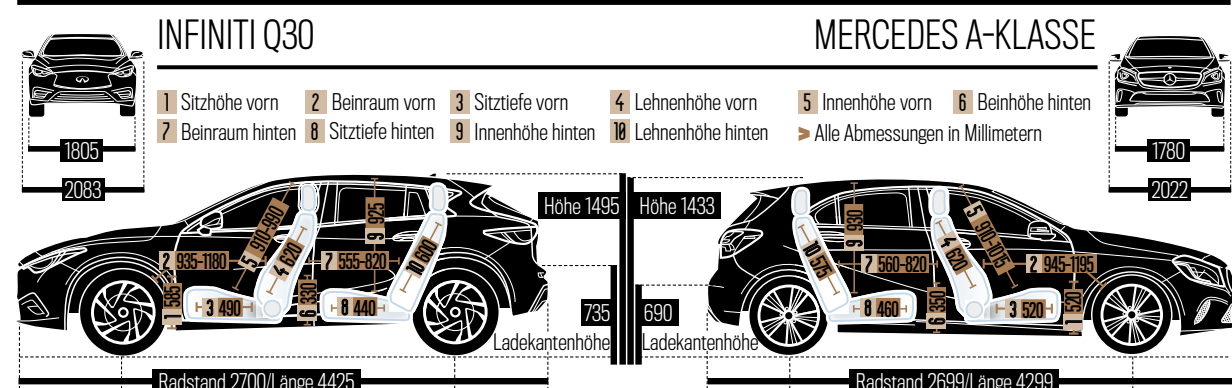
Interessant: Bei Navi (InTouch für 1560 Euro) und Multimedia setzt Infiniti aufs eigene (Nissan-)System. Menüs und Bedienlogik mit Touchscreen und dem Controller auf der Mittelkonsole laufen anders als bei der A-Klasse – man gewöhnt sich dran.

Das Gefühl, in einem Mercedes zu sitzen, verstärkt sich dann wieder beim Fahren. Und zwar in einem GLA. Dem ähnelt der Q30 mit seiner Größe und dem höheren Aufbau sowieso mehr als dem A – und sehr ähnlich fährt er sich eben.

Das mit den 18-Zöllern eher stramme Fahrwerk, die direkte Lenkung, die leichtgängige Schaltung – kennen wir. Im Vergleich zum A ist der Q30 hochbeiniger, der Aufbau neigt sich in Kurven etwas mehr, bleibt länger in Bewegung.

Mercedes

A 180 d	27 376 €
N	1071 €
803 € (inkl. Park-Assist.)	
ab 1607 €	
1041 €	
607 €	
345 €	
2463 € (Paketpreis)	
666 €	





Echter Hingucker: Wie ein A sieht der Q30 wirklich nicht aus. Die Auspuffblenden sind keine Fakes



▲ A-KLASSE Fit für die zweite Lebenshälfte

Im vergangenen Jahr gab es ein Facelift mit optischen Retuschen. Seitdem ist auch ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern lieferbar – das verbessert den Komfort.



FAZIT
Redakteure
**DIRK BRANKE
UND MIRKO MENKE**

KLAR, ER IST EIN EXOT, dieser Infiniti. Doch alle Skeptiker dürfte schon mal die Mercedes-Technik beruhigen. Und alle anderen können sich über das teils spektakuläre, auf alle Fälle aber ungewöhnliche Design freuen. Er sieht gut aus, dieser Q30, und er fährt sich angenehm. Genau so wird er zu einer interessanten Alternative zur A-Klasse.



FOTOS: S. HABERLAND, S. KRIEGER, T. BAUER

Der leicht brummige 1,5-Liter-Diesel kommt nach einem Turboloch ganz gut in Schwung, zu viel sollte man vom kleinen 109-PS-Aggregat aber nicht erwarten. Doch er bleibt recht sparsam, brauchte im Test 5,9 Liter.

Diesen Basis-Diesel gibt es ab 26250 Euro, den gleich starken A 180 d ab

27376 Euro. Allerdings berechnet Infiniti die hier getestete Premium-Tech-Ausstattung schon mit 33710 Euro.

So weit, so gut. Ein Problem hat der Infiniti jedoch noch: In Deutschland verfügt die Marke momentan über sechs Händler. Und das ist auch ein bisschen irre, oder?



STILVOLL INS GELÄNDE



DER FIAT 500X POP PLUS INKL. KLIMA UND RADIO. JETZT AB 14.950€*.

Die Vielseitigkeit des Crossovers Fiat 500X POP PLUS zeigt sich onroad wie offroad. Erleben Sie den dreifachen Vergleichstestgewinner 500X: Sieger im Vergleichstest von auto motor und sport, Ausgabe 10 vom 30.04.2015, Sieger im Test „kleiner SUV“ der AUTO BILD, Ausgabe 20 vom 15.05.2015, und Sieger in der Kategorie „Exterior Volume Brand“ beim Automotive Brand Contest 2015 (gallery.automotive-contest.com).

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) nach RL 80/1268/EWG für den Fiat 500X POP PLUS 1.6 E-torQ 4X2 mit 81 kW (110 PS): innerorts 8,7; außerorts 5,0; kombiniert 6,4. CO₂-Emissionen (g/km): kombiniert 147.

* UPE des Herstellers i. H. v. 17.950 € abzgl. Fiat- und Händler-Eintauschprämie i. H. v. 3.000 € zzgl. Überführungskosten, bei Kauf eines nicht bereits zugelassenen Neufahrzeugs Fiat 500X POP PLUS 1.6 E-torQ mit 81 kW (110 PS) bis 29.02.2016 und gleichzeitiger Inzahlungnahme eines mindestens 3 Monate auf den Neufahrzeugkunden zugelassenen Altfahrzeugs. Nachlass, keine Barauszahlung. Privatkundenangebot, nicht kombinierbar mit anderen Angeboten. Abbildung zeigt Version CROSS PLUS. Nur bei teilnehmenden Fiat Partnern.



fiat.de

SCHÖNER WOHNEN AUF

Vans sind von gestern – von wegen. Der neue Ford Galaxy und Altmeister VW Sharan beweisen, dass



VW hat seinen Sharan gerade aufgemöbelt, der siebensitzige Ford Galaxy ist komplett neu. Dessen beliebter Bruder S-Max (der mit dem schlankeren Dach) hat das gleiche Gesicht

RÄDERN

sie besser sind als je zuvor



Ford Galaxy
2.0 TDCi

- 180 PS
- 0-100 km/h 10,0 s
- 6,8 l/100 km
- ab 37 360 Euro



VW Sharan
2.0 TDI BMT

- 184 PS
- 0-100 km/h 9,3 s
- 6,5 l/100 km
- ab 39 250 Euro



**Einmal ganz
deutlich:
Vans sind
klüger und
variabler als
jeder SUV!**

FOTOS: C. BÖRRIS (3)

SIE SIND DIE LETZTEN ihrer Art. Große Vans bevölkerten im vergangenen Jahrhundert noch in großen Herden Vorstädte und Ikea-Parkplätze, gestandene Mütter bekamen bei ihrem Anblick feuchte Augen. Vans waren der Blech gewordene Familientraum, doch inzwischen ist ihre Population drastisch geschrumpft. Der Chrysler Voyager? Ausgestorben, ebenso Citroën C8. Sie gelten – allen praktischen Vorzügen zum Trotz – als der gähnlangweilige Dienstwagen der Waldorf-Mütter. Stattdessen hat sich der scheinbar sportlichere SUV breitgemacht vor Reihenhäusern und Kitas. Von der alten Herde übrig geblieben sind nur der Sharan (samt Halbbruder Seat Alhambra) und der Galaxy, den Ford gerade frisch auf die Wiese schickt.

DAS BIETEN SIE

Äußerlich sind die beiden Riesen kaum zu unterscheiden. Wo der Sharan eher golfhaft geradlinig erscheint, irgendwo zwischen Trockenblume und lange haltbar, da zaubert der Ford einen Schuss mehr modischen Keil in die unvermeidliche Kastenform. Das ist noch Geschmackssache, doch schon die Frage „Schiebe- oder Klapptür?“ kann Elternabende sprengen. Sicher, mit den sanft gleitenden Schiebetüren werden aussteigende Kinder auf dem Supermarktparkplatz niemals das Nachbarauto anstoßen. Grundsätzlich bequem ist jedoch auch der Zugang durch die großen, weit öffnenden Klapptüren am Galaxy.

Vans sind zunächst vor allem rol-lende Wohnzimmer – da geht es um die Einrichtung und deren Viel-Faltigkeit. Der Galaxy fühlt sich nicht nur luftiger an, sondern bietet auf der Rückbank auch mehr Platz für Schul-tern und Knie. Schön zu sehen, dass Ford die Entwicklungszeit genutzt und das Interieur weiterentwickelt hat. So lässt sich die Sitzlandschaft per Knopfdruck auch vom Kofferraum aus umlegen und bildet einen ebenen Ladeboden, was das Einladen erleichtert.

Beim VW dagegen bleibt eine kleine Stufe stehen, in der Basisversion ist er nur ein Fünfsitzer. Sechs oder wahlweise sieben Plätze kosten 1000 Euro extra. Der Ford fährt serienmäßig mit sieben Sitzen vor (wobei die dritte Reihe eher als Reservebank für U13-Spieler taugt).

Der Blick in die Kofferräume macht Kombi- und SUV-Fahrer neidisch: Die beiden Vans schlucken Gepäck wie das Bermudadreieck Schiffe und stoßen – wenn überhaupt – erst beim Urlaubsgepäck an Grenzen. >>

FORD GALAXY: DER SIEBENSITZER MIT DEM RAUMSCHIFF-CHARME



- 1 Größere Displays zwischen den Rundanzeigen und in der Mittelkonsole.
- 2 Unterm ebenen Boden liegen die zwei Sitzreihen, seitlich Staufächer und Hebel zum Sitzumlegen.
- 3 Die Stufen des Adaptiv-Fahrwerks werden links am Lenkrad eingestellt.
- 4 Diese Sitze sind ein großes „Ahhhh“. Sie heizen, lüften und massieren – auf Reisen eine Wohltat.
- 5 Die Türen öffnen riesige Luken. Viel bequemer kann Einsteigen nicht sein – außer mit Schiebetüren.

» Kommen wir zum Wohlbefinden in der ersten Reihe (so was soll's geben mit Kindern). Ford hat sein Cockpit deutlich aufgemöbelt. Hochwertigere Kunststoffe als im Vorgänger und der große Touchscreen streicheln die Seele, doch leichter fällt die Bedienung dadurch nicht. Die kleinen Knöpfe im Sharan sind fitzeliger, dafür kann das

System auch WLAN. Mit schmalen Fugen und passgenauen Anbauteilen zeigt der Altmeister die reifere Verarbeitung.

DAS KÖNNEN SIE

Für den Vergleich fahren die Vans in der Luxusversion vor: mit dem Diesel in der Vollfettstufe (180 und 184 PS

Der Galaxy ist variabler und hat mehr Platz.

stark), dazu als Titanium oder Highline in der Top-Ausstattung, der VW sogar mit Doppelkupplungsgetriebe. Das kostet 2325 Euro extra und schenkt dem Fahrer genug Ruhe und Zeit, sich mit dem Gezeter von hinten zu beschäftigen. Nebenbei passt das DSG perfekt zum TDI, wechselt aufmerksam seine sechs Stufen und liefert auf »

VW SHARAN: DER FÜNFSEITZER MIT DER REIFE DES ALTMEISTERS



- 1 Kleine Tasten und analoge Instrumente, der Startknopf tief unten auf der Mittelkonsole. Typisch VW.
- 2 Hinten eine Stufe an der Ladekante, vorn eine bei den Sitzen: einen Schrank einschieben? Ach nee.
- 3 Comfort, Normal, Sport – das Verstellfahrwerk mit drei Stufen bietet zu wenig Unterschiede.
- 4 Die soliden Sessel haben eine längere Sitzfläche.
- 5 Ssst – gegen Aufpreis sogar elektrisch. Ob Kinder oder Eltern, alle lieben praktische Schiebetüren.

OPEL FLAT

» 3 Jahre Garantie**

» 3 Inspektionen**

» 3 Jahre Mobilservice
europaweit

» 3 Jahre OPEL OnStar***

inkl. Automatischer Unfallhilfe und Fahrzeug-Diagnose

PREISVORTEIL BIS ZU
€ 1.440*



JETZT FLAT SICHERN UND SORGENFREI FAHREN!

*Preisvorteil eines Opel Mokka Color Edition mit Opel Flat und Premium-Paket Leder mit 19"-Leichtmetallrädern gegenüber einem vergleichbar ausgestatteten Basismodell mit Opel FlexCare.

2 Jahre Herstellergarantie + 1 Jahr Anschlussgarantie gemäß Bedingungen. 3 Inspektionen in 3 Jahren gemäß Opel Serviceplan. *Exkl. Wi-Fi im 2. und 3. Jahr. Abb. zeigt Sonderausstattung. Nur bei teilnehmenden Opel Partnern. Angebot für Privatkunden und kleine Gewerbe bis zu einer Flottengröße von 25 Fahrzeugen. Nicht kombinierbar mit anderen Rabatten oder Aktionen.





Fahrzeugdaten

	FORD	VW
Motor Bauart/Zylinder	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Zahnriemen
Hubraum	1998 cm³	1968 cm³
kW (PS) bei U/min	132 (180)/3500	135 (184)/3500
Nm bei U/min	400/2000	380/1750
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h	213 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang-DSG
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	235/50 R 18 W	225/50 R 17 V
Reifentyp	Continental SportContact 5	Continental PremiumContact 2
Radgröße	7,5 x 18"	7 x 17"
Abgas CO ₂	129 g/km	138 g/km
Verbrauch*	5,6/4,6/5,0 l	6,1/4,8/5,3 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	70 l/Diesel	70 l/Diesel
Kältemittel/Klimaanlage	R134a	R134a
Vorbeifahrgeräusch	73 dB (A)	70 dB (A)
Anhängelast geb./ungebr.	2000/750 kg	2200/750 kg
Kofferraumvolumen	250/746**~2339 l	955~2430 l
Länge/Breite/Höhe	4848/1916~2137***/1747 mm	4854/1904~2081***/1720 mm

R134a: altes Kältemittel, steht vor der Ablösung; **R1234yf:** neues, wegen Sicherheitsbedenken umstrittenes Kältemittel.
Mehr zum Thema: autobild.de/go/killer

* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; ** mit sieben/fünf Sitzplätzen; *** Breite mit Außenspiegeln

Kosten/Garantien

	FORD	VW
Abgasnorm	Euro 6	Euro 6
Steuer pro Jahr	258 €	276 €
Typklassen HPF/VK/TK	19/23/26	21/23/23
Werkstattintervalle	20 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	250/400 €	280/450 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	unbegrenzt

Messwerte

	FORD	VW
Beschleunigung 0-50 km/h	3,6 s	3,5 s
0-100 km/h	10,0 s	9,3 s
0-130 km/h	16,6 s	15,4 s
Zwischenspur 60-100 km/h	5,6 s	5,0 s
80-120 km/h	7,2 s	6,5 s
Leergewicht/Zuladung	1948/597 kg	1869/531 kg
Gewichtsverteilung v./h.	55/45 %	57/43 %
Wendekreis links/rechts	12,0/12,0 m	12,3/12,0 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	37,6 m	36,4 m
aus 100 km/h warm	34,9 m	35,4 m
Innengeräusch bei 50 km/h	57 dB (A)	57 dB (A)
bei 100 km/h	64 dB (A)	65 dB (A)
bei 130 km/h	67 dB (A)	68 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	6,8 l D - 181 g/km	6,5 l D - 171 g/km
Reichweite	1020 km	1080 km

Preise/Ausstattung

	FORD	VW
Modell	Ford Galaxy 2.0 TDCi	VW Sharan 2.0 TDI BMT
Grundpreis	37 360 €	39 250 €
Testwagenausstattung	Titanium (2900 €)	Highline (2375 €)
Automatikgetriebe	2000 €	2325 €
Drei-Zonen-Klimaanlage	S	785 €
Tempomat	S	250 €
Sitzheizung vorn	S	S
Navigationssystem	ab 570 €	ab 880 €
Xenon-/LED-Scheinwerfer	1300 € (LED)	1290 € (Xenon)
Metalliclackierung	765 €	665 €
Testwagenpreis (wird gewertet)	46 470 €* S = Serie; * inklusive Dämpfervorstellung 2000 € (Paketpreis), Sony-Navigationssystem 1010 €, Premium-Ledersitzen 2500 € und 18-Zoll-Bereifung 700 €; ** inklusive DSG 2325 €, Dämpfervorstellung DCC 1150 €, Navigationssystem Discover Media 880 € und Sportsitzen 1200 €	47 180 €**

S = Serie; * inklusive Dämpfervorstellung 2000 € (Paketpreis), Sony-Navigationssystem 1010 €, Premium-Ledersitzen 2500 € und 18-Zoll-Bereifung 700 €; ** inklusive DSG 2325 €, Dämpfervorstellung DCC 1150 €, Navigationssystem Discover Media 880 € und Sportsitzen 1200 €

Finanzierung

	FORD	VW
Grundpreis	37 360 €	39 250 €
Anzahlung	7472 €	7850 €
Monatsrate	393 €	418 €
Schlussrate	16 812 €	18 626 €
Gesamtkosten	38 432 €	41 524 €

Drei-Wege-Finanzierung, 36 Monate Laufzeit, 20 Prozent Anzahlung, 15 000 km Jahresfahrleistung, Raten gerundet, Angaben laut Herstellerbanken, ohne Gewähr

WERTUNGEN

Karosserie

	Punkte max.	VW	FORD
Platzangebot vorn	20	17	19
Platzangebot hinten	20	9	14
Raumgefühl	10	6	7
Kofferraum	20	15	13
Variabilität	10	7	9
Zuladung	10	5	6
Anhängelast	5	3	3
Übersichtlichkeit	15	11	10
Qualitätseindruck	20	18	16
Funktionalität	10	9	6
Sicherheitsausstattung	10	5	6
Karosseriewertung	150	105	109

Antrieb

	Punkte max.	VW	FORD
Beschleunigung	15	13	12
Zwischenspur	20	15	14
Höchstgeschwindigkeit	5	4	4
Laufkultur	15	12	11
Drehfreude/Ansprechen	10	7	6
Getriebe	20	18	15
Testverbrauch	30	23	22
Reichweite	10	7	6
Antriebswertung	125	99	90

Fahrdynamik

	Punkte max.	VW	FORD
Fahrverhalten	20	18	18
Elektronische Fahrhilfen	15	13	13
Geradeauslauf	10	10	10
Agilität	20	16	17
Lenkung	20	17	18
Traktion	10	8	7
Wendekreis	10	5	6
Bremsen	20	16	15
Fahrdynamikwertung	125	103	104

Connected Car

	Punkte max.	VW	FORD
Telefon	5	3	4
Navigation	15	10	10
Onlinefunktionen/Apps	5	2	1
Audio	5	5	5
Assistenzsysteme	20	15	14
Connected-Car-Wertung	50	35	34

Umwelt

	Punkte max.	VW	FORD
Außenabmessungen	10	6	6
Leergewicht	10	6	5
CO ₂ -Ausstoß	10	6	5
Effizienzklasse	5	5	5
Außengeräusch	5	4	2
Umwelttechnik	10	6	6
Umweltwertung	50	33	29



Willkommen im Wintergarten! So luftig, geräumig und variabel können nur moderne Vans sein

AUTO BILD
testet mit
JET-Kraftstoffen



Komfort

	Punkte max.	VW	FORD
Einstieg	5	5	4
Sitzposition	20	18	17
Sitze vorn	25	21	21
Sitze hinten	10	7	7
Bedienbarkeit	10	8	7
Federung	30	25	26
Innengeräusch	10	8	9
Geräuscheindruck	15	13	13
Komfortausstattung	15	12	14
Klimatisierung	10	3	8
Komfortwertung	150	120	126
Eigenschaftswertung	650	495	492

Kosten

Preis	20	15	16
Wiederverkauf*	15	13	7
Steuer/Versicherung	10	3	4
Wartung	10	4	2
Garantien	15	4	4
Kraftstoffkosten	20	17	17
Aufpreisgestaltung/Extras	10	5	7
Kostenwertung	100	61	57
Gesamtwertung	750	556	549

Platzierung

Preis in Euro	47.180	46.470
Preis pro Wertungspunkt	84,86	84,64
Preis-Leistungs-Sieger	2.	1.

Lustfaktor

Hier geht es um Geschmack – die Wertung fließt nicht in das Gesamturteil ein



Kategorien	FORD	VW
Design	★★★★	★★
Temperament	★★★★	★★★★
Handling	★★★★	★★
Wellness	★★★★	★★★★
Image	★★★★	★★★★
Gesamt	★★★★	★★★★

5 Sterne = traumhaft, 4 Sterne = macht an, 3 Sterne = akzeptabel, 2 Sterne = könnte besser sein, 1 Stern = langweilig

Lust im Van? Na ja, auch schön sieht anders aus. Aber verwöhnen, das können diese Raumschiffe. Der Ford wirkt bei Motor und Fahrwerk lebendiger, der Sharan profitiert vom Image des Bulli.

Platzierung

Punkte maximal 750

1.	2.
	
VW Sharan 556	Ford Galaxy 549

Komfortabler Antrieb, gut verarbeitet, wertstabil – so siegt der Bestseller.

Dynamisch, beste Ausstattung, sieben Sitze – Ford liegt fast gleichauf.

* ermittelt von **SCHWACKE**
Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

» der Autobahn die punktgenaue Übersetzung zum Kilometerfressen. Dass im AUTO BILD-Kummerkasten Klagen über die Dauerhaltbarkeit des DSG landen, sei der Ordnung halber vermerkt, fließt aber nicht in die Punktwertung ein – hier geht's um Neu-, nicht um Gebrauchtwagen.

Der Vergleich mit dem Handschalter des Ford ist trotzdem fair, weil man den sportlichen Charakter des Ford beim festen, präzisen Rasten des Hebels quasi greifen kann. Der Galaxy gefällt der Sorte Familienväter, die ihr Blut noch rauschen hören. Der Diesel klingt unter Last etwas rauer, präsenter und schiebt aus seiner fetten Drehzahlmitte mit 400 Nm gefühlt flotter an. Erst jenseits der 4000 Touren, wo der VW mit vorbildlicher Laufruhe weiter bis an die 5000er-Marke stürmt, verliert Fords TDCi die Lust, auch weil die lange Übersetzung im sechsten Gang beim Spritsparen helfen will.

Dass der Galaxy bei ICE-Tempo leiser klingt, verdankt er seinem Doppelglas, das zu den komfortablen Neuheiten im Ford gehört. Sein adaptives Fahrwerk für 2000 Euro bietet drei stärker getrennte Stufen als das im Sharan – von der Schaukelsänfte in Komfort bis zum Kurvenfreund in Sport. Im Ford ist die Dämpferregelung eine Bereicherung, im souverän straffen VW mit seinen geringen Unterschieden eher Spielerei.



Ford hat sein Raumauto nicht völlig neu gebaut, sondern rundum klug modernisiert. Mehr Extras, mehr Elektronik, mehr Komfort – damit trifft der Galaxy die Wünsche der Familienkunden. Die umwerfende Sensation ist bei Vans nicht mehr zu erwarten, mit seinem patenten Breitwandkönnen schließt der Galaxy zum Sharan auf. Beide sind eine kluge Wahl für SUV-Gegner.

DAS KOSTEN SIE

Auch bei den Letzten ihrer Art zieht haufenweise Elektronik unters Blech: Eine ganze Flotte von Fahrhilfen fährt serienmäßig mit und gibt Familienvätern das gute Gefühl, mit Spurhalte-, Einpark- und Fernlicht-Assistent (beim Galaxy ab Titanium) auf einer Wolke der Sicherheit zu schweben. Auf diesem Feld zieht der Ford keinen Vorteil, weil VW seinen Riesen beim letzten Facelift ebenfalls auf den aktuellen Stand gebracht hat.

Doch gegen die Ausstattung des Galaxy sieht der Sharan alt aus: So ist der Ford vollgepackt mit einer Klimaautomatik, die in drei Zonen misst, mit Tempomat, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Sitzheizung. Womit wir bei einer besonderen Wohltat wären, denn die Ledersitze für 2500 Euro verdienen ihren Beinamen Premium durch Heizung, Lüftung und sogar Massage in sieben verschiedenen Feldern.

Sicher, nur ein Extra für wenige Luxus-Käufer. Viel wichtiger, dass der Ford schon ab der Grundversion mit Zwei-Zonen-Klima, CD-Radio und dritter Sitzreihe besser eingerichtet ist. Rüstet der Kunde den Sharan auf das gleiche Niveau nach, ist der VW gut 5000 Euro teurer. Der Sharan gilt beim Wiederverkauf als wertstabiler, doch geschätzt werden sicher beide – als die nahezu letzten rollenden Familiensitze.



Starke Diesel und reichlich Luxus, so werden Sharan und Galaxy zu Reisekönigen. Bequemer sind Langstrecken kaum abzureißen

FOTOS: C. BÖRRIS (4), S. HABERLAND

360 PS
4,9 s auf
100 km/h
500 Nm



Porsche Macan GTS

Große Nüstern wie
beim Turbo verraten den
GTS, Sonderfarbe
Karminrot für 2368 Euro

Das feuerrote Spielmobil

Optik vom Turbo und 20 PS mehr – mit dem GTS will Porsche den Macan in Schwung halten

MIT ZEHN hatte ich ein Traumauto: den Opel Blitz aus der Kinderserie „Das feuerrote Spielmobil“. Vierzig Jahre später wird mein Traumwagen diesem Titel immer noch gerecht, er kommt aktuell aber von Porsche und heißt

Macan GTS. Neben der Farbe eint die beiden Traumwagen ihr Seltenheitswert. Der Blitz des Bayerischen Rundfunks war ein Einzelstück, der Macan GTS dürfte im Vergleich zum Diesel nur in homöopathischen Dosen verkauft werden.



Zwei Doppelendrohre mit fettem Sound. Die Sportabgasanlage gehört beim GTS zur Serie



Macht aber nichts, denn der GTS verspricht mehr Spaß als alle Spielmobile zusammen. Rot mit sportlichen Akzenten in Schwarz, gedrungenes Profil, feiste Nüstern wie beim Macan Turbo – sieht fett aus. Und enttäuscht beim Fahren nicht. Sonor brummelnd erwacht der auf 360 PS erstarkte V6 und schickt uns aus dem Stand in 4,9 Sekunden auf Landstraßentempo. Das kann der 40 PS stärkere Turbo auch nur 0,3 Sekunden schneller.

Dank 500 Nm Drehmoment hechtelt der GTS im Eiltempo durch die sieben sauber abgestuften Gänge des Doppelkupplungsgetriebes, der Allradantrieb verteilt die Kraft schnell und schlupffrei an die vier Räder. Erst jenseits der 230 km/h lässt der Schwabe nach und verlangt beim Sturm auf die Höchstgeschwindigkeit von 256 km/h ein wenig Geduld. Doch das verschmerzen wir locker. Erstens



Keramikbremse
für 8033 Euro, bis
1500 l Stauraum



Höhe 0,72 m

Tiefe max. 1,69 m
Tiefe min. 0,93 m

Breite 1,04 m

WERTUNG

Karosserie

Vernünftiges Platzangebot und ausreichender Kofferraum, die schwungvolle Karosserie lässt sich schlecht überblicken. Top-Qualität.

★★★★☆

Antrieb

Der V6 geht hellwach zur Sache und klingt angenehm sportlich, wird über Tempo 200 aber ein wenig müde. Tolle Doppelkupplung, eher hoher Verbrauch.

★★★★☆

Fahrdynamik

Für einen zwei Tonnen schweren SUV ausgesprochen agil und schnell in Kurven. Starke Bremse, tadellose Traktion, sehr souveräne Regelelektronik.

★★★★★

Connected Car

Wichtige Assistenzsysteme bis zum Abstandsregeltempomaten lieferbar, Navigation über Connect Plus auch mit Echtzeit-Stauinformationen.

★★★★☆

Umwelt

Größe und Gewicht liegen auf dem Niveau der Konkurrenz, natürlich schafft der GTS die Euro-6-Norm. Beim CO₂-Ausstoß ist der GTS allerdings kein Vorbild.

★★★☆☆

Komfort

Die Sitze bieten guten Seitenhalt, die Komfortausstattung geht in Ordnung. Die Luftfederung arbeitet geschmeidig, der Komfort leidet aber unter den 21-Zoll-Rädern.

★★★★☆

Kosten

Günstig geht anders. Der Preis liegt mit 73 400 Euro hoch, der Verbrauch mit 10,5 l/100 km sowie der Unterhalt ebenfalls.

★★☆☆☆

Gesamturteil

★★★★☆

FOTOS: S. KRIEGER (6), S. HABERLAND



Typisches Porsche-Cockpit
heute mit vielen Schaltern auf der
breiten Mittelkonsole

fährt heutzutage kaum jemand so schnell. Und zweitens verbraucht der GTS auch so schon mehr als genug. Im Test rauschten 10,5 Liter pro 100 Kilometer durch die Einspritzdüsen – und wer die 360 PS ausreizt, schafft auch das Doppelte.

Die 21-Zoll-Aluräder sehen extrem gut aus, kosten allerdings 1737 Euro extra und schmälern den Komfort. Bröselige Bundesstraßen bringen einige Unruhe ins Auto. Das legt sich auf der Rennstrecke – so oder so. Mit der feinnervigen, präzisen Lenkung treffen selbst Sonntagsfahrer die Ideallinie, der GTS gibt sich auch in schnellen Wechselkurven keine Blöße – die elektronisch geregelten Dämpfer des Luftfederfahrwerks (1476 Euro) müssen nicht mal auf „Sport plus“ gestellt werden, um richtig flott unterwegs zu sein.

Ein bisschen knifflig wird es dann doch noch mal, und zwar an der Kasse. Mit 73 400 Euro kostet der Macan GTS 12 257 Euro mehr als der 340 PS starke Macan S. Das mit dem feuerroten Spielmobil wird also ein Traum bleiben.



Rot hinterlegter Drehzahlmesser, der GTS
schafft bis 7000 Touren



FAZIT
Redakteure
GERALD CZAJKA
UND
MIRKO MENKE

Der Macan GTS fährt erstklassig und zeigt sich auch beim Antrieb über jeden Zweifel erhaben – als feuerrotes Spielmobil erfüllt er alle Anforderungen. Allerdings wird der dritte Benziner im Programm wohl ein Nischenmodell bleiben. Trotz scharfer Optik und leckerem Handling dürften die meisten Macan-Kunden auch weiterhin zum Diesel greifen.

★★★★☆



R134a:
altes Kältemittel, steht vor der
Ablösung;
R1234yf:
neues,
wegen
Sicherheitsbedenken um-
strittenes
Kältemittel
**Mehr zum
Thema:**
autobild.de/
go/killer



Kosten/Garantien

Abgasnorm	Euro 6
Steuer pro Jahr	284 €
Typklassen HPF/VK/TK	21/28/27
Werkstattintervalle	nach Anzeige/2 Jahre
Wartungskosten von/bis	500/900 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt



AUTO BILD
testet mit
JET-Kraft-
stoffen



Messwerte

Beschleunigung 0-50 km/h	2,0 s
0-100 km/h	4,9 s
0-200 km/h	20,5 s
Zwischenspur 60-100 km/h	2,5 s
80-120 km/h	3,3 s
Leergewicht/Zuladung	1960/590 kg
Gewichtsverteilung v./h.	56/44 %
Wendekreis links/rechts	11,9/11,9 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	36,8 m
aus 100 km/h warm	35,9 m
Innengeräusch bei 50 km/h	57 dB (A)
bei 100 km/h	66 dB (A)
bei 130 km/h	70 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	10,5 l SP - 249 g/km
Reichweite	610 km



Preise/Ausstattung

Modell	Porsche Macan GTS
Grundpreis	73 400 €
Automatikgetriebe	S
Sportabgasanlage	S
Bi-Xenon-Scheinwerfer	S
Sitzheizung vorn	417 €
Einparkhilfe vorn u. hinten	821 €
Drei-Zonen-Klimaautomatik	S
Navigationsystem	ab 1547 €
Metalllackierung	893 €
Testwagenpreis	91 619 €* *

* inkl. Außenfarbe Karminrot 2368 €, Servolenkung Plus 262 €, Luftfederung 1476 €, Porsche Torque Vectoring 1488 €, Keramikbremsanlage 8033 €, Sport Chrono Paket 1071 €, 21-Zoll-Bereifung 1737 € und adaptiven Sportsitzen für 1785 €

Tolle Preise zu gewinnen

Der Multi Pocket Booster startet Auto und Motorrad, ist Ladegerät und Taschenlampe in einem

10x Wert in Euro

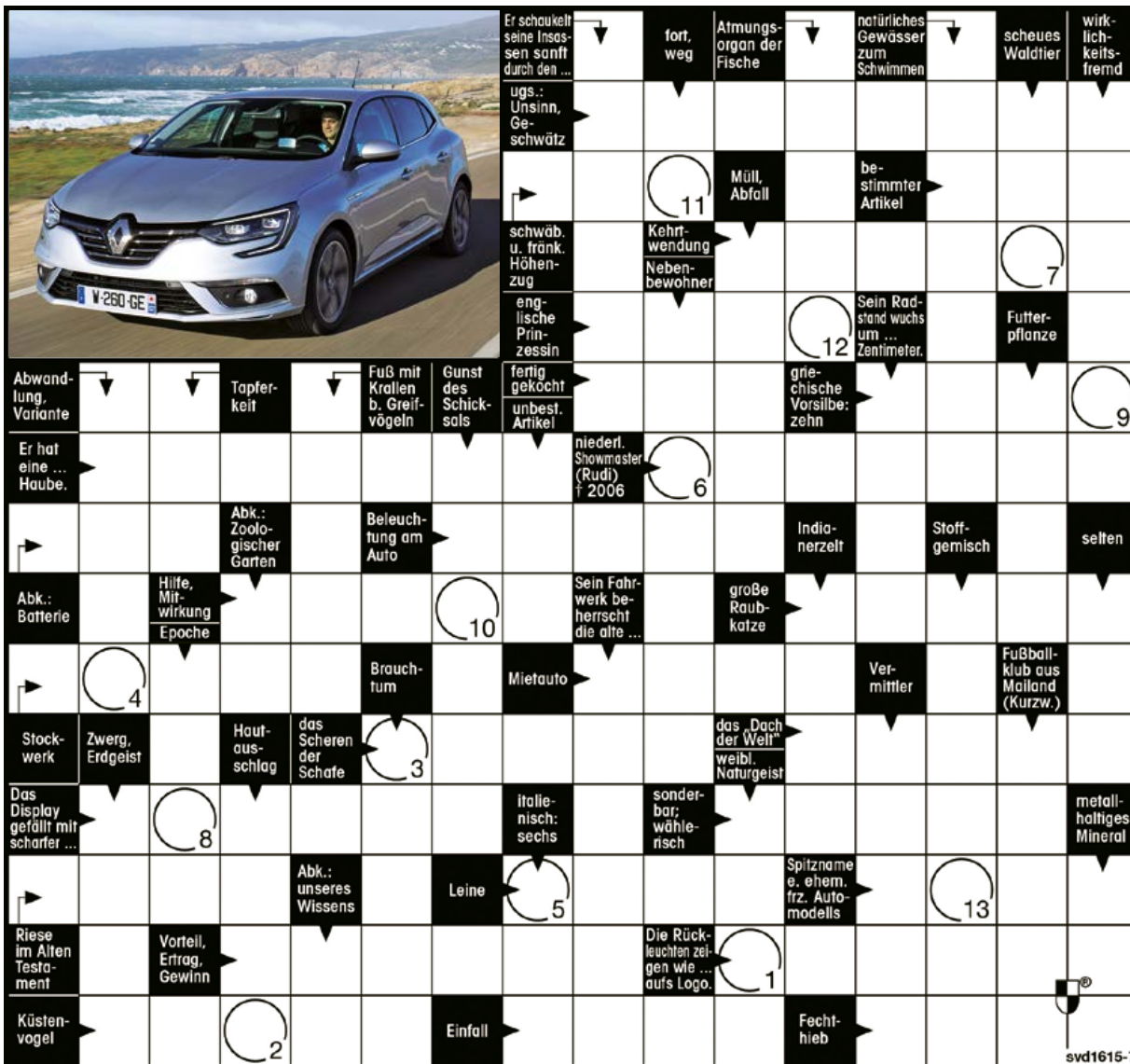


KLEINER BOOSTER GANZ GROSS

Auto und Motorrad starten, Mobiltelefon und Tablet laden - der handliche Multi Pocket Booster MPB 125 von Kunzer ist leistungsstarkes Starthilfegerät, mobile Energiestation und LED-Lampe in einem. Das Leistungspotenzial und sein geringes Gewicht setzen neue Maßstäbe. Aufgrund seiner kompakten Abmessungen passt er perfekt in jeden Kofferraum und findet sogar Platz im Handschuhfach. Kunzer verlost zehnmal einen Multi Pocket Booster MPB 125 im Wert von je 129 Euro.

www.kunzer.de

KUNZER
Qualität verbindet.



So machen Sie mit

Das Lösungswort ergibt sich aus den nummerierten Feldern.
So können Sie uns die Lösung mitteilen:
PER TELEFON unter **013 79-30 90 30***
Alles Weitere hören Sie vom Band.
PER SMS

mit **aubi + Lösungswort** an **40 400****
Teilnahmeschluss: 25. Februar 2016

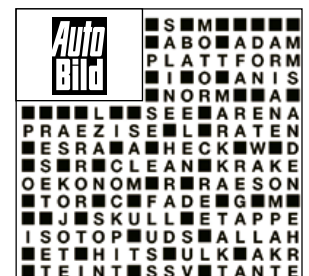
Der Rechtsweg und die Barauszahlung sind ausgeschlossen.

Mitarbeiter der Axel Springer SE und der beteiligten Firmen dürfen nicht teilnehmen. Teilnahme nur aus Deutschland möglich.

* 50 Cent/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk deutlich teurer
** 50 Cent/SMS

Lösung aus Heft 5

STOFFMUETZCHEN



Gewinner aus Heft 4

Jeweils einen TVButler von DVBLLogic haben gewonnen:

HERMANN GÖTZE, 42859 Remscheid
WERNER MUNK, 12247 Berlin
JOACHIM WERNER, 30880 Laatzen
DIETER GÖRlich, 63584 Gründau
MARTINA MEIER, 95709 Tröstau
KARL-HEINZ METZNER, 96163 Gundelsheim
ANDREAS FRANKE, 83026 Rosenheim
ANJA ESCHRICH, 48151 Münster
RAINER HERING, 44894 Bochum
HOLGER STUTZ, 18311 Ribnitz-Damgarten

Die Sitze des Renault Mégane wollen lieber kuscheln als den Körper ...



**Auto
Bild** **VIP**
LOUNGE
autobild.de/vip-lounge

Vorteilsportal für
Abonnenten



In der VIP-LOUNGE können Sie
signierte Handschuhe und Renn-
fahrerschuhe von DTM-Fahrer
Mattias Ekström gewinnen*



AUTO BILD VIP-LOUNGE

Gewinnen Sie die Rennausrüstung von Mattias Ekström

Die handsignierten Fanartikel gibt es
exklusiv im Vorteilsportal von AUTO BILD

ER IST EINER DER GROSSEN der DTM. 2004 und 2007 gewann Mattias Ekström den Titel. DTM-Fans können jetzt ein besonderes Schnäppchen machen: Die AUTO BILD VIP-LOUNGE verlost unter allen AUTO BILD-VIPs zwei exklusive Fan-Artikel aus dem persönlichen Besitz von Mattias Ekström.

Ein Gewinner kann sich über ein Paar handsignierte Rennhandschuhe freuen. Für den zweiten Bewerber halten

wir ein Paar ebenfalls handsignierte Rennfahrerschuhe von Mattias Ekström bereit. Beide Fanartikel hat der schwedische Pilot bei der DTM getragen.

Und so kommen Sie an einen der exklusiven Preise: Sagen Sie uns unter **www.autobild.de/vip-aktion**, warum dieser Gewinn für Sie das Größte wäre und welchen Artikel Sie gern gewinnen möchten.

Mitmachen können alle Abonnenten der AUTO BILD-Familie. Der Ein-

SO WERDEN SIE AUTO BILD-VIP

Wenn Sie an den Aktionen und Gewinnspielen der AUTO BILD VIP-LOUNGE teilnehmen wollen, müssen Sie Abonnent von AUTO BILD sein. Das Abo können Sie online unter **www.autobild.de/vip-werden** abschließen und schon bald von den Vorteilen der AUTO BILD VIP-LOUNGE profitieren.

sendeschluss für die Aktion ist Sonntag, der 17. April 2016. Danach entscheidet eine Jury über die Vergabe der Preise. Viel Spaß, wir drücken Ihnen die Daumen!

Gewinne, die man nicht kaufen kann, finden Sie regelmäßig in der AUTO BILD VIP-LOUNGE, dem Vorteilsportal exklusiv für Abonnenten.

Sie finden die VIP LOUNGE im Internet unter dem Link **www.autobild.de/vip-lounge**

CONTI MACHT SIE UND IHR AUTO FIT FÜR DEN FRÜHLING

Der Winter verschwindet! Jetzt heißt es, Fahrer und Auto fit für den Frühling zu machen. Damit Sie für den Neustart bestens gerüstet

sind, verlosen AUTO BILD und Continental unter allen AUTO BILD-VIPs einen Satz Sommerreifen von Continental sowie die Teilnahme an einem Fahr-sicherheitstraining des ADAC. Bewerben Sie sich jetzt in der AUTO BILD VIP-LOUNGE unter **www.autobild.de/vip-fahrtaktion**. Und schreiben Sie uns in der Bewerbung, warum gerade Sie den Satz Sommerreifen gewinnen und am Fahr-sicherheitstraining teilnehmen wollen.



ALURAD VON AEZ

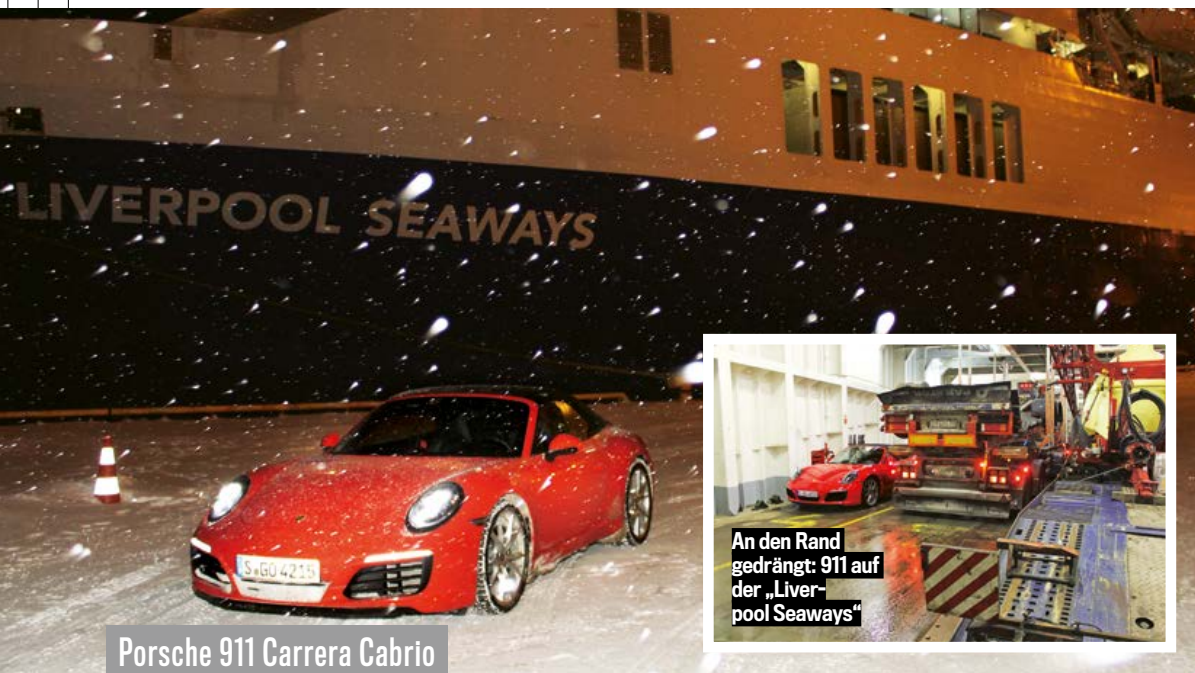
Aluräder sorgen für Abwechslung auch an Ihrem Auto. AUTO BILD und Alcar Leichtmetallräder verlosen einen Radsatz AEZ Raise. Beantworten Sie unter **www.autobild.de/vip-gewinnspiel** unsere Gewinnspielfrage, und mit etwas Glück fährt Ihr Auto schon bald auf diesen schicken Leichtmetallrädern.



Tagebuch

NOTIZEN AUS
DEM AUTO BILD-
FUHRPARK

Was passiert eigentlich hinter den Kulissen? Im Redaktionsalltag fallen uns von AUTO BILD immer wieder Besonderheiten auf. Manche sind erfreulich. Andere ärgerlich. Das Tagebuch berichtet darüber



Porsche 911 Carrera Cabrio



An den Rand
gedrängt: 911 auf
der „Liver-
pool Seaways“

Allein unter Truckern

BIN ICH HIER RICHTIG? Das fragte sich Redakteur Claudius Maintz, bevor er mit dem Porsche 911 Carrera Cabrio von Schweden ins estnische Paldiski übersetzen wollte. Im Fährhafen von Kapellskär wimmel-

te es nur so von Lkw. An Bord der „Liverpool Seaways“ blieb der Elfer der einzige Pkw, Maintz war auf dem Weg zu den estnischen Eisstraßen (AUTO BILD 6/2016) vermutlich auch der einzige Nicht-Trucker. Doch

dem Redakteur hat es an Bord gefallen. Bier und Cola kosteten zwischen einem und 1,50 Euro, das Buffet war günstig und reichhaltig. „Eine ehrliche Sache“, so Maintz über die zehnstündige Fährpassage.

CAR COUNTER

Anzahl der Autos, die seit Anfang des Jahres bei uns getestet wurden

88123

Mercedes C 250 T BlueTec

Die Dreckecken der C-Klasse

Klar, jedes Auto hat seine dunklen, dreckigen Seiten. Bei der C-Klasse aus unserem Dauertest-Fuhrpark sind es aber, bedingt womöglich durch das kantige Design, einige zu viel. Auch nach der Wäsche in einer nagelneuen Waschanlage muss an Heckspoiler sowie Front- und Heckschürze nachgewischt werden. Von Hand, versteht sich.



KONTAKT

redaktion@autobild.de



MEINE MEINUNG

Redakteur
CLAUDIUS MAINTZ

Eine Steckdose, endlich! Gefunden im VW Touran, davor auch mal im Citroën C4. Ansonsten sind 230-Volt-Anschlussdosen leider viel zu selten. Doch sie sind irre praktisch: Laptop, Föhn, Kühlbox, Bohrmaschine, E-Grill – all das würde im oder am Auto funktionieren.



FOTOS: C. MAINTZ (4); R. RÄTZKE; S. HABERLAND; S. VOSWINKEL; T. BADER

Renault Espace

Ghetto-Schaltung

Die Funktion kannte Redakteur Stefan Voswinkel natürlich schon von anderen Autos: Sobald der Wagen anfährt, verriegeln sich die Türen. Eigentlich ein alter Hut, nicht jedoch der Name, den Renault sich für diese Funktion im Espace ausgedacht hat – nämlich allen Ernstes Ghetto-Schaltung. Ist das politisch korrekt, doof oder lustig? „Ich glaube, die Franzosen haben einen Clown ge-frühstückt“, sagt Voswinkel.



DER DENNIS SHOW



23:15

NEU

AM MONTAG



RTL

[RTL2.DE/DENNIS](https://rtl2.de/dennis)



Premium-Trümmerfeld: Meistens schlagen Diebe das Seitenfenster hinten ein, öffnen dann eine der hinteren Türen. Schaden jedes Mal: rund 5000 bis 10 000 Euro

Opfer von Aufbrüchen

ROTE KARTE FÜR BMW

In Großstädten sind zwei Drittel der aufgebrochenen Autos BMW. Kunden verlieren die Freude am Fahren - und steigen um

JAZZ WAR IHRE SACHE NICHT. Das Interesse der Diebe galt nicht den Musik-CDs von Jochen Wilde, sondern dem Abspielgerät, das bekanntermaßen zugleich Wegweiser und Freisprecheinrichtung ist. Die Kriminellen stahlen das Navigationsgerät „BMW Professional“ und verwüsteten



Spitzenreiter: Norman Jannek aus Hamburg wurden zwei BMW gestohlen. Viermal wurde der Wagen aufgebrochen.

dabei den Innenraum. „Auch meine Gummibärchen haben sie gegessen“, sagt der Berliner.

Norman Jannek aus Hamburg hat noch schlimmere Erfahrungen gemacht – und genug von BMW. Aber nicht ganz freiwillig. Nach vier Aufbrüchen und zwei Totalentwendungen seiner 5er kündigte ihm die Versicherung. „Wir tun dies zum Beispiel, wenn es zu einer ungewöhnlichen Häufung von Schadensfällen kommt“, sagt ein Sprecher der HUK-Coburg. Jannek muss seinen BMW nun verkaufen. „Es ist gar nicht so leicht, ein Auto mit derart hohem Klaurisiko loszuwerden“, so Jannek.

In Köln waren im Januar rund zwei Drittel aller aufgebrochenen Autos BMW. Auch bei AUTO BILD in Hamburg schlugen die Banden zu, brachen seit 2014 sechs Testwagen auf.

Je nach Verwüstungsgrad kommen saftige Schadenssummen zusammen. Daniel Keller aus Berlin hat seiner BMW-Niederlassung bisher rund 20 000 Euro Umsatz beschert – mit nur zwei Aufbrüchen. Jetzt wechselt der Manager entnervt zu Audi. „Für mich sind die BMW-Navis bezüglich Diebstahlverhinderung eine Fehlkonstruktion“, sagt Keller, der früher selbst für die Münchener gearbeitet hat. Neben der völlig mangelhaften Sicherung mit

KÖLN

64

Prozent aller Autoaufbrüche entfallen in Köln im Januar auf BMW. Legt man die vergangenen fünf Monate zugrunde, sind es noch mehr als die Hälfte (57 Prozent). Den Rest teilen sich im Wesentlichen Audi, Mercedes und VW.



Steigt auf Audi A6 um: Daniel Keller aus Berlin hält BMW-Navis für Fehlkonstruktionen



Bleibt bei BMW: Eduard Gerlof hält der Marke die Treue, er hatte erst einen Aufbruch



Gelbe Karte: Unternehmensberater Matthias Struck aus Köln versucht es noch einmal mit BMW



„Wo Sie auch hinschauen, herrscht Desinteresse am Thema Navi-Klau.“

Rüdiger Thust, Bund Deutscher Kriminalbeamter

sechs Standardschrauben (s. Seite 54) spielt er damit auf die seiner Meinung nach fehlende Vernetzung der BMW-Navis mit anderen Bauteilen an.

Bei Mercedes etwa wird ein Gerät „nicht nur auf das Ursprungsfahrzeug kodiert, sondern mit zusätzlichen Komponenten im Fahrzeug vernetzt, sodass eine ordnungsgemäße Funktion in einem anderen Fahrzeug als dem ursprünglich ausgelieferten Modell durch eine Plausibilitätsprüfung verhindert wird“, erklärt ein Sprecher.

Thomas Benthien von B&S Car Audio aus Bad Oldesloe (Schleswig-Holstein) nennt eine weitere Schwachstelle: den einfachen Umbau. >>



Umsteiger: Andreas Lemcke aus Hamburg hat wieder Freude am Fahren – im Volvo XC60

» „Damit zum Beispiel ein gebrauchtes Audi-Navi auch in einem anderen Audi funktioniert, muss es ans Werkstattssystem angeschlossen werden.“ Erst 2015 hat BMW nachgebessert, Offline-Nachrüstungen sind bei diesen neueren Modellen nicht mehr möglich, so der Hersteller (siehe Stellungnahme rechts).

Andreas Lemcke hat längst die Freude am Fahren verloren, seinen 530d gegen einen Volvo XC60 getauscht. Zweimal wurde sein 5er aufgebrochen, jeweils Navi, Airbag und andere Teile mitgenommen. Vor allem ärgert es ihn, dass die BMW-Niederlassung die Seriennummer des Ersatzgerätes nicht notiert hat. „Wer auch immer mein Navi entwendet hat, ist jetzt im Besitz eines legalen Gerätes.“ Laut BMW wird die Zahlenkombination immer gespeichert, in Kürze soll der Kunde zusätzlich einen Ausdruck der Nummer erhalten.

Die Bekämpfung der nächtlichen Navi-Beutezüge hat in Deutschland – trotz Schäden in Millionenhöhe – nicht die erforderliche Lobby, urteilt Rüdiger Thust, Chef des Bundes Deutscher Kriminalbeamter (BDK) Köln. „Wo man hinschaut, herrscht so gut wie kein Interesse an dem Thema“, sagt der Kripomann. Die 120 Seiten dicke polizeiliche Kriminalstatistik von Nordrhein-Westfalen etwa widme dem Thema Autoaufbruch gerade mal eine Viertelseite. „Navi-Klau wird dort nicht einmal erwähnt“, so Thust.

Die Behebung der oft massiven Aufbruchsschäden macht mittlerweile

einen großen Batzen im Umsatz von Werkstätten aus. Groben Branchenschätzungen zufolge hängen daran allein in Hamburg um die 80 Stellen. Hinzu kommen die illegalen „Jobs“. Pro Navi soll ein Dieb rund 100 Euro bekommen. Eine einträgliche Nachtschicht bringt so 1000 bis 2000 Euro.

Versicherungen ersetzen oft nur den Zeitwert. Kunden sind daher gezwungen, Gebrauchtgeräte zu kaufen. Mit dem Risiko, ein geklautes, vielleicht sogar das eigene Navi zu erwerben. Kriminelle Banden schaffen sich so ihre eigene Nachfrage – ein Teufelskreis. „Zudem liefern hohe Diebstahlszahlen den Versicherungen kaum zu widerlegende Argumente für hohe Prämien“, so ein Polizei-Insider.

Matthias Struck aus Köln hält BMW trotz eines Aufbruchs im vergangenen Jahr die Treue – noch. „Als Fan und markentreuer Kunde habe ich allerdings mehr als einen Anstoß zum Nachdenken erhalten“, sagt der 42-Jährige. Ähnlich wie Daniel Keller wirft der Unternehmensberater BMW Konstruktionsmängel vor. Grund: Bei den meisten Taten schlagen die Einbrecher das hintere kleine Dreiecksfenster ein, öffnen dann von innen eine der beiden hinteren Türen. Struck: „Warum baut man den Schließmechanismus nicht so, dass sich die Türen nur in den ersten Minuten nach der Verriegelung, danach aber nicht mehr von innen öffnen lassen?“

Die Antwort kennt nur BMW.

Claudius Maintz

IN 1:36 MINUTEN AUSGEBAUT!

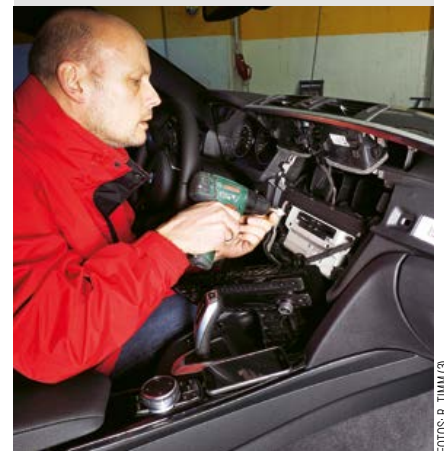
Bekanntermaßen mache ich beruflich etwas anderes, als die Autos anderer Leute gegen deren Willen auszu-

schlachten. Was – neben der moralischen Komponente – auch mit meiner wenig ausgeprägten Heimwerker-Begabung zu tun hat. Dennoch habe ich kurz in den Beruf des Autoknackers reingeschnuppert. Mehr als einen Akkuschauber brauche ich dazu nicht, ein Schraubendreher ist überflüssig. Die Cockpitverblenden des Test-BMW 318d sind nur aufgesteckt, mit bloßen Händen sind sie in wenigen Sekunden abgezogen. Das kann wirklich jeder! Jetzt sind nur noch sechs Baumarktschrauben im Weg. Den passenden Aufsatz habe ich dabei, und mein Praktikum als Autoknacker ist ebenso schnell vorbei, wie es begonnen hatte. Nämlich nach nur 1:36 Minuten, dann halte ich das Navi in den Händen. Jetzt könnte ich noch eine Schere nehmen und die Kabel abschneiden. Doch darauf verzichte ich, der Testwagen soll heil wieder nach München. Aus diesem Grund habe ich es auch sein gelassen, das hintere Seitenfenster in seine Einzelteile zu zerlegen. Klar ist aber: Ich als Laie hätte für Aufbruch und Ausbau in der Realität weniger als zwei Minuten benötigt. Und das geht gar nicht, BMW! Ist ein Navi schnell auszubauen, gilt das auch für den Einbau. Und warum ist das so? Um Kosten zu sparen. Dabei wäre es so einfach, speziell geformte Schraubenköpfe zu verbauen, die nur mit einem individuellen Schraubenschlüssel lösbar sind. Zumindest würde das abschrecken. Aber noch verdienen BMW-Werkstätten ja prächtig an jedem Aufbruch. Wozu also was ändern?



STELLUNGNAHME VON BMW

„Zur Benutzung der Karten sind verschiedene Freischaltungen mit Freischalt-Codes notwendig. Seit dem vergangenen Jahr wurden die Möglichkeiten der Manipulation nachhaltig erschwert. Offline-Nachrüstungen, also ohne das BMW Werkstattensystem, sind bei diesen Fahrzeugen aktuell nicht mehr möglich. Freischaltungen sind nur über die BMW Handelsorganisation möglich. Dabei fallen eventuelle Unregelmäßigkeiten auf und werden von BMW verfolgt.“



Redakteur Maintz ist handwerklich mittelpflichtig begabt, baut das Navi in 1:36 Minuten aus

FOTOS: R. TIMM ©

KOPFHÖRER GRATIS

JETZT AUTO BILD 13x PROBE LESEN

PHILIPS Kopfhörer

- von DJs inspirierter Kopfhörer
- erzeugt kraftvollen und dynamischen Sound und Bass
- geschlossene Akustik für hervorragende Geräuschisolation
- verstellbare, weiche und atmungsaktive Ohrmuscheln
- für ein perfektes Hörerlebnis
- 1,2 m Kabel für Musikvergnügen mit Bewegungsfreiheit
- kompaktes, flach zusammenklappbares Design für einfache Aufbewahrung
- Maximale Eingangsleistung: 1.000 mW
- Frequenzgang: 10 bis 22.000 Hz
- Maße: ca. 15 x 18,5 x 4,2 cm
- Gewicht: ca. 125 g



30% sparen



IHRE VORTEILE:

- ✓ 13 Hefte für nur 15,90 €
- ✓ 7,50 € sparen
- ✓ 4 Hefte gratis bei Bankeinzug
- ✓ Portofrei ins Haus



Exklusive Vorteile auf
www.autobild.de/vip-lounge



JETZT BESTELLEN:



autobild.de/testen



0 18 06 / 18 15 33

0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

143819+20

Bitte bei der Bestellung angeben



Ich sichere mir AUTO BILD zum günstigen Preis von zzt. nur 1,23 € pro Heft (13 Hefte) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Somit spare ich 30 %. Bei Bankeinzug lese ich zusätzlich 4 Hefte GRATIS! Wenn ich mich bis Erhalt der 10. Ausgabe nicht melde, erhalte ich AUTO BILD zum Preis von zzt. 1,80 € pro Heft (51 Hefte/Jahr). Ich kann dann die Zustellung jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang des Abobezugspreises. Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO BILD erscheint im Verlag Axel Springer SE, Axel-Springer-Platz 1, 20356 Hamburg, vertreten durch den Vorstand, Amtsgericht Charlottenburg, HRB 154517 B. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter <http://www.lesershop24.de/widerruf/axel-springer-se>.

Neue Alpine

DER FLACHMANN IST ZURÜCK

Sie wird leicht, 300 PS stark und hat einen Mittelmotor. Aber kann die Fahrmaschine an die berühmten Vorgänger anknüpfen?



OFFIZIELLE
FOTOS



START IN MONTE CARLO, rauf in die Berge, zum berühmten Col de Turini – und hinterm Steuer ein breites Grinsen über diesen Sportler, der jede Kurve, jeden Kilometer zum unbändigen Vergnügen steigert. So ungefähr lautete das Entwicklungsziel für den flachen Zweisitzer, den Renault gerade enthüllt hat: die neue Alpine!

Diese weiße Studie, so verspricht Renault, soll schon zu 80 Prozent dem Serienauto entsprechen, das Mitte 2017 in den Handel stürmt. Frankreich hat seinen Flachmann zurück!

Schicken wir ihn zunächst zum Optik-Check: Wie die berühmteste Vorgängerin, die A110, trägt auch die Studie vier runde Scheinwerfer, ein flach geducktes Dach und den typisch runden Buckel, unter dem

ein Mittelmotor nach Luft schlürft. Dieser Vierzylinder-Turbo aus dem Clio RS leistet, aufgestockt auf 1,8 Liter Hubraum, in zwei Versionen 270 und 300 PS, die ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (aus dem Mégane GT) an die Hinterräder schickt. Das klingt nicht gerade überwältigend, entspricht aber exakt dem Geist der Ur-Alpine, die ihre mageren Großserienmotoren durch radikalen Leichtbau kompensiert hat. So soll die neue Alpine um die 1000 Kilo wiegen.



Die Alpine A110 beim berühmten Sieg auf dem Col de Turini 1971 mit Ove Andersson

> Die Lufteinlässe für den 1600er zeichnen sinnliche Linien in die Kunststoffkarosserie





ALPINE S
300 PS
4,5 s auf 100 km/h
ca. 1000 kg



Lange zauderte Renault mit dem Comeback, nun strotzt die Studie vor selbstbewusster Inszenierung. Auf den Flanken das große Markenlogo, die Dachsäule ziert eine Trikolore. Wo die A110 noch nackt bis rau war, soll eine aufwendige Einrichtung das neue Sportcoupé eine Preis-Etage höher rücken: Da glänzt poliertes Alu neben Leder, neben dem TFT-Display als Tacho steht auf der Mittelkonsole eine Stoppuhr – als Renn-Reminiszenz, wie wir sie sonst von Porsche kennen.

FOTOS: R. RÄTZKE (6), HERSTELLER (3)

Überm Startknopf muss der Fahrer vorm Zünden eine Klappe wegklicken. „Französischer Stil und beste Detailqualität“, verspricht Innenraumdesigner Laurent Negrone.

Aber gelingt der Neustart einer Marke, deren größte Erfolge über 40 Jahre her sind und die 1995 sang- und klanglos unterging? „Das wird nicht

▲ Die Kerbe in der Flanke, der runde Buckel – die neue Alpine ringt um optischen Anschluss an die alte

leicht“, meint Heinz-Christian Kleinemeier, der sich als junger Mann mit dem Bazillus der flachen Franzosen infiziert hat. „Ende der 60er fuhr ich erste Rennen auf einem R8 Gordini, aber mein Traum war immer eine A110.“ Kurz darauf besaß er seine erste, heute fährt der Inhaber eines Autohauses mit drei Schmuckstücken aus der Alpine-Historie vor.

Die älteste, eine blaue A106 von 1956, hat noch den Originaltacho des 4CV mitten im Armaturenbrett. ➤



ALPINE A110
115 PS
7,5 s auf 100 km/h
690 kg

» „Die haben alles, was eben passte, vom Cremeschnittchen genommen und ihre Kunststoffkarosse darübergebaut, bei der das Heckfenster vom Renault Frégate als Frontscheibe dient.“ Immerhin, das Design steuerte Michelotti aus Italien bei. Fantasie ersetzte Geld. Kleinemeier: „Das waren geniale Bastler.“

In einer alten Renault-Vertretung im französischen Hafenort Dieppe entwickelte ein Team um Jean Rédélé, Rallyepilot und Markengründer, die flache, enge A110 mit den Motoren des R8. „Mangels Leistung musste der Speed aus der Aerodynamik kommen.“ Der tiefe Zweisitzer reicht kaum bis zur Hüfte, das Einsteigen verlangt die Beweglichkeit einer Schlange. In diese enge Kabine hat sich Walter Röhrl gefaltet? „Sein Knie stand beim Schalten im Weg“, wie der Mindener bei einer Reportage erlebte. „Wir haben ihn im dritten Gang angeschoben.“ Die heckgetriebene A110 war tückisch zu fahren, gewann die Monte, wurde sogar als Viersitzer und als Cabrio (rund 70 Fahrzeuge) gebaut – und blieb doch immer das verkappte Rennauto. Rédélé vergab Lizenzen von Mexiko bis Bulgarien, um Geld zu verdienen. Das benötigte er, um Le-Mans-Autos und Formelfahrzeuge bis zur Formel 1 zu entwickeln. 1973 übernahm Renault die Sportwagen schmiede.

Daarbeitete Alpine schon an der größte-

► Der Drehzahlmesser hinterm Holzlenkrad reicht bis 7000 – Respekt vor den 50ern



Mittleres Endrohr und kleine Abrisskante – ob die Alpine mehr Spoiler braucht? Warten wir auf die Serie

ren A310, die 1977 erstmals einen Sechszylinder bekam, anfangs 150 PS stark. An einer Sonderserie der A310 S wurde sogar ein Heckspoiler verbaut, den Kleinemeier in Minden entwickelt hatte. Als Renault Anfang der 80er sogar den Sprung über den Atlantik wagen wollte, wurden für den US-Markt 23 Prototypen von der V6-GT-/V6-Turbo-Serie entwickelt. Die

begehrte letzte Sonderserie dieser Modellreihe hieß „Le Mans“ – Design und Entwicklung fanden wieder in Minden statt. „Geld habe ich damit nie verdient, aber es hat viel Spaß bereitet, mit den Menschen in Dieppe zu arbeiten. Der Kontakt besteht noch heute“, sagt der Autohaus-Inhaber.

Es muss der Alpine-Bazillus gewesen sein, den Kleinemeier auch an seiner roten A610 spürt. Das dritte seiner Schmuckstücke steht mit 154 960 Kilometern erstaunlich frisch da. Die Polster wie neu, nichts rappelt. „Die Verarbeitung konnte zuletzt mit Porsche mithalten“, sagt der Fachmann. Der Dreiliter-V6 aus dem Renault-Regal brummelt gelassen von hinten, die 250 PS klingen gesund. Nur 818 Exemplare wurden vom letzten Modell gebaut, Kleinemeiers Firma hat kurz vor dem Ende noch ein einziges Cabrio gebaut. Seinen Prototyp hat er später noch im Werk gesehen, heute ist das Auto verschwunden. 1995 verloren die Konzernchefs im fernen Paris den Sportsgeist für ihre Tochter.

Und die wollen nun Alpine wieder aus der Taufe heben? Lange genug hat's gedauert, obwohl Renault-Fans immer wieder gefordert haben, die Marke brauche sportliche Serienab-leger, damit das For-

BESTSELLER WAR DAS RALLYETIER

Verkaufszahlen

7579

251

818

Alpine A106	Alpine A110	Alpine A610
1955-1960	1961-1977	1990-1995

ALPINE A106
60 PS
10,0 s auf 100 km/h
550 kg





„Geld habe ich mit Alpine nie verdient, aber es hat Spaß gemacht.“

Autohaus-Besitzer
Heinz-Christian
Kleinemeier

mel-1-Team – sonst zu abgehoben – endlich aufs Image einzuhaken. 2012 kam die Ankündigung, 2015 eine erste Studie: Alpine kehrt zurück. Dahinter steckt Kalkül, denn der Markt für Premiumsportler soll bis 2020 auf 300 000 Fahrzeuge wachsen. Die Franzosen rechnen: 40 Prozent gehen in die USA, 35 Prozent nach Europa,

davon ein Drittel nach Deutschland. Und Asien? Nur mickrige 15 Prozent.

Was wollen diese Käufer? Power und Persönlichkeit. Beides soll die neue Alpine besitzen – als ein leichter, schöner und starker David, der mit französischem Charisma und seiner Rennsport-DNA

glaubwürdig antritt gegen die Goliaths der Szene wie BMW M235i, Nissan 370Z oder Ford Mustang mit Achtzylinder.

Einen Preis für die Alpine nannte Renault-Chef Carlos Ghosn nicht. Wir erwarten eine Spanne zwischen 40 000 und 45 000 Euro für die stärkste S-Version mit 300 PS. Klingt selbstbewusst. Den Alpine-Bazillus sollten Käufer also schon mitbringen.



◀ Der sogenannte Europa-Motor lief auch bei Volvo, Peugeot und im DeLorean



ALPINE A610
250 PS
5,7 s auf 100 km/h
1420 kg



FAZIT
Redakteur
JOACHIM STAATT

Renault setzte lange aufs Sparen, bevor die Chefs den Wert von Sportwagen fürs Image erkannten. Die Alpine kommt spät, besitzt aber genug Glamour, um zumindest glaubwürdig zu starten. Für Siege müssen die Franzosen nun voll auf dem Gas bleiben.

FOTOS: R. RAYZKE (6), HERSTELLER, S. HABERLAND

Service

TIPPS FÜR
ALLE AUTO-
FAHRER

Volle Kraft voraus:
Acht Haken finden in
der Abschleppöse
des Ford Kuga Platz

Acht Abschleppseile im Test

Hält der Haken?

Mit Abschleppseil und einem zweiten Auto können sich Autofahrer im Notfall leicht selber helfen. Wir haben acht preiswerte Seile getestet

FOTOS: R. TIMM (11)

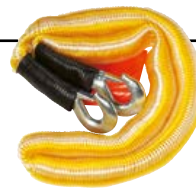
ABSCHLEPPSEILE



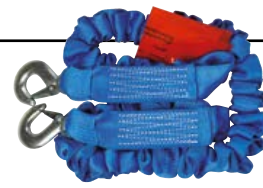
Mamutec Abschleppgurt



Abschleppseil 3000PP



HP Abschleppseil Stretch



**Unitec Hochelastisches
Abschleppseil**

	Mamutec Abschleppgurt	Abschleppseil 3000PP	HP Abschleppseil Stretch	Unitec Hochelastisches Abschleppseil
Gekauft bei	Hornbach	Conrad	Matthies	Kaufland
Herstellerangaben	2500 kg/4,5 m	3000 kg/4 m	2800 kg/4 m	3000 kg/4 m
Gemessen	4,56 m	4,25 m	4,48 m	3,95 m
Unter Zug	4,75 m	4,41 m	4,70 m	4,06 m
Haken (innen/außen)	22/64 mm	22/67 mm	19/57 mm	22/61 mm
Verpackung	einfaches Netz	stabile Tasche	stabile Tasche mit Reißverschluss	einfache Plastiktüte
Anmerkungen	Der Gurt überrascht mit seinen elastischen Fähigkeiten. Längstes Seil im Test. Die Fahne zur Kennzeichnung ist zwar klein, kann aber nicht vom Gurt rutschen.	Stabiles Seil, dämpft die Stöße gut ab. Die rote Fahne rutscht zu leicht vom Seil. Stabile Tasche zur Aufbewahrung. Nach Belastung zieht sich das Seil bis auf das Ursprungsmaß zurück.	Das Seil hält den Belastungen stand. Auch hier rutscht die Fahne zu leicht vom Seil. Das elastische Seil verringert das Anfahrtrucken. Die Tasche zum Aufbewahren ist stabil - sehr preiswert.	Das Seil ist gut verarbeitet, aber die Fahne rutscht zu leicht vom Seil. Die Dämpfung beim Fahrversuch ist okay. Die Tüte zum Aufbewahren zerreißt zu schnell.
Preis	13,95 Euro	12,99 Euro	8,12 Euro	15,99 Euro
Bewertung	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆



STARTVERWEIGERER, Pannenkönige und Zündaussetzer: Es gibt soooo viele Gründe, warum ein Auto liegen bleiben kann. Wer in einem Automobilclub ist oder einen Schutzbrief von der Versicherung oder dem Autobauer besitzt, hat es einfach – er ruft per Smartphone um Hilfe, den Rest regeln die Gelben Engel und ihre Kollegen. Je nach Vereinbarung wird das Auto zur nächsten Werkstatt oder nach Hause geschleppt, gibt es eine Bahnkarte oder einen Ersatzwagen für die Reise nach Hause.

Schwieriger wird es für Liegenbleiber ohne Schutzbrief im Handschuhfach, hier muss die Rettungsaktion organisiert werden. Zur Wahl stehen: den Profiabschlepper aus eigener Tasche zahlen oder den liegen gebliebenen Wagen selber abschleppen.

Der Zubehörhandel bietet für Hobbypannenhelfer Abschleppseile und -stangen an. Je nach Ausführung in Gewichtsklassen von 1900 bis 6000 Kilo. Wir haben uns acht preiswerte Seile im Zubehörhandel zu Preisen zwischen acht und 18 Euro gekauft, mit einer Zugkraft von 2000 bis 3000 Kilo. Das Ziel: herausfinden, ob die billigen Seile auch bei extremer Beanspruchung halten.

Eines vorweg: Selbst das einfachste Seil im Test, das Jumbo-Abschleppseil für rund zehn Euro, hat den hohen Belastungen standgehalten. Und die zu meisternde Aufgabe war ein echtes Schwergewicht: Es galt, einen Traktor mit einem Leergewicht von 3,1 Tonnen zu ziehen. In verschiedenen Abstufungen: den ungebremsten Traktor,



Nervig: Die rote Fahne muss sein, bei einigen Seilen verliert man sie leider schnell!



Gleich: Viele Haken sind vom selben Hersteller, nur die Seile unterscheiden sich

mit eingelegtem viertem Gang, mit erstem Gang und als schwerste Herausforderung: gebremst auf der Hinterachse. Alle Seile hielten den Belastungen stand. Zum Abriss kam es erst, als wir es provozierten: Ein kräftiger Ruck ließ das locker zwischen den zwei Treckern hängende Seil reißen. Da die Belastung weit über der verlangten lag, schlägt es sich nicht auf die Bewertung nieder.

Beim Ziehen eines Pannenfahrzeuges ist aber genau dieser Ruck unangenehm, kann sogar für Beschädi- ➔

„Ich hätte den dünnen Seilen nicht zugetraut, den tonnen-schweren Traktor zu ziehen. Der Test zeigt: Auch preiswerte Seile reichen, um im Pannenfalle abzuschleppen. Abreißgefahr besteht nur, wenn man mit einem starken Ruck anfährt.“



Unitec Abschleppseil Stretch

Bauhaus
2500 kg/1,5-4 m
3,91 m
4,05 m
21/63 mm
einfache Plastiktüte

Das Seil hat selbst den hohen Kräften gut standgehalten. Die Fahne rutscht zu leicht vom Seil und nervt. Beim Anfahren dämpft das Seil den Ruck. Die Tüte zum Aufbewahren ist eingerissen.

11,95 Euro

★★★★☆



Abschleppseil 2,5t

OBI
2500 kg/k. A.
3,92 m
4,03 m
21/66 mm
Tasche mit Reißverschluss

Einfaches Seil, hält aber selbst den hohen Belastungen stand. Der Anfahr-ruck wird leicht gedämpft. Tasche bietet eine gute Aufbewahrungsmöglichkeit, reißt aber leicht ein.

10,99 Euro

★★★★☆



Cartrend Abschleppseil

Aral
2500 kg/3,4 m
3,85 m
4,01 m
21/67 mm
Tasche mit Reißverschluss

Optisch baugleich zum OBI-Seil, aber bei Aral deutlich teurer, deshalb von uns leicht schlechter bewertet. Hält hohen Belastungen stand. Der Anfahr-ruck wird leicht gedämpft. Tasche reißt schnell ein.

17,99 Euro

★★★☆☆



Jumbo Abschleppseil

A.T.U.
2000 kg/k. A.
3,70 m
3,80 m
24/68 mm
Tasche mit Reißverschluss

Ähnlich den Seilen von OBI und Cartrend, Ausführung nur mit einem Haken. Die Sicherheitshinweise sind sehr klein gedruckt, schwer zu lesen. Die Naht am Kunststofffenster der Tasche reißt ein.

9,99 Euro

★★★☆☆



Härtetest:
Der Deutz-Traktor
zieht mit 150 PS
am Abschleppseil,
es hält stand ...



**Mehr Tipps
auf [www.
autobild.de/
pannenhilfe](http://www.autobild.de/pannenhilfe)**

» gungen sorgen. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass der Fahrer im Pannenfahrzeug versucht, durch häufiges, leichtes Bremsen das Seil stramm zu halten, immer wird es aber nicht gelingen. Gerade beim Anfahren ist das Rucken nahezu unvermeidlich. Aus diesem Grund sollte ein Seil elastisch sein.

Wir haben alle Seile mehrfach vermessen, mit geringer Zugkraft und bei voller Last. Die Längung lag zwischen zehn und 22 Zentimetern. Bei den anschließenden Fahrversuchen bestätigte sich der Eindruck: Die Seile mit der größeren Dehnung schluckten auch die Spannungstöße am besten – das schont nicht nur das Seil, son-

dern auch die Seilaufnahme am Auto. Gut gemacht hat es das Abschleppseil 3000PP von Petex. Es längte sich unter Last um 16 Zentimeter und zog sich beim Entspannen annähernd um die gleiche Länge wieder zusammen.

Nervig in der Praxis: Abschleppseile müssen auf halber Länge deutlich gekennzeichnet sein. Bei den meisten Seilen im Test ist das eine einfache, an zwei Seiten offene rote Plastiktüte, die viel zu leicht vom Seil rutscht. Hier muss der Autofahrer die Fahne fixieren, sonst bleibt sie nicht an der gewünschten Stelle.

Übrigens, nicht jedes fahruntüchtige Auto ist ein Pannenfahrzeug und darf ohne Weiteres abgeschleppt werden. Die richtigen Fallstricke und viele weitere Tipps zum Abschleppen finden Sie auf der Seite rechts ...

➔ UNSER TEAM BEIM ABSCHLEPPSEIL-TEST

STIFTUNG MENSCH HILFT

Der Fuhrpark von AUTO BILD ist riesig, aber zwei Trecker stehen auch bei uns nicht in der Garage. Kein Problem, Stiftung Mensch aus Meldorf (Schleswig-Holst.) hilft, stellt uns zwei Deutz-Traktoren und mit Andreas Kasen, Dennis Reschke und Torge Heitmann (siehe Bild, v. l. n. r.) drei kräftige Helfer zur Seite. Danke, Kollegen, und weiterhin viel Spaß bei der Arbeit. Ihre eigentliche Aufgabe: die Betreuung von Galloway-Rindern,



Vielen Dank an das Team von Stiftung Mensch für die Unterstützung

Hühnern und allem, was sonst noch so auf dem Bioland-Bauernhof von Stiftung Mensch anfällt. Auch in vielen weiteren Projekten, wie dem Bau und Verkauf von Strandkörben, geht es um Inklusion und Förderung: www.stiftung-mensch.com



**Mit Haken und
Öse: Das Seil von
Jumbo hat
nur einen Haken**

NUR IM PANNENFALL ABSCHLEPPEN



Abschleppstange: Die starre Verbindung ist bei unübten Fahrern beliebt

Abschleppstange Vorteil für ungeübte Fahrer: Beim Bremsen kann man dem Vordermann nicht ins Heck fahren. Gefahr: Bremsst der Pannenhelfer zu stark ab, kann die Stange das Heck des ziehenden Fahrzeuges aushebeln.

Bremskraftunterstützung Vorsicht, ist der Motor im Pannenzugfahrzeug aus, fehlt die Bremskraftunterstützung. Der Fahrer im Pannenzugfahrzeug muss also ungewohnt stark auf die Bremse treten, um den Wagen zu verzögern. Ähnlich ist es bei der Lenkung – da fehlt die Servounterstützung.

Crash Unfallfahrzeuge besser nicht an ein Abschleppseil hängen. Denn wenn Fahrwerksteile beschädigt sind, wird es gefährlich – besser einen Abschleppwagen nutzen.

Durchblick Beim Fahren auf der Straße sollte der Vordermann möglichst weit rechts und der Hintermann mehr in der Mitte fahren. So kann der Fahrer im Pannenzugfahrzeug den Straßenverkehr am Vordermann vorbei beobachten. Dadurch wird es deutlich einfacher, das Seil stramm zu halten, schnell zu reagieren.

Elastizität Mit elastischen Seilen wird der Anfahrtsruck verringert, das hilft ungeübten Fahrern beim Strammhalten des Seiles und schont die Fahrzeugtechnik.

Fahrzeuggröße Da es sich beim Abschleppen um Nothilfe handelt, sind Gewichtsbegrenzungen wie Anhängelasten aufgehoben – ein kleiner Smart darf zum Beispiel einen schweren Geländewagen ziehen.

Geschwindigkeit Der Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen ist gering, aus diesem Grund nicht schneller als 30 km/h fahren.

Handzeichen Bevor man sich auf den Weg macht, müssen die Fahrer von Pannen- und Zugwagen die Fahrtroute absprechen und Handzeichen abmachen, um beispielsweise auf Probleme aufmerksam machen zu können.

Jugendlicher Eine kuriose Regel gibt es beim Abschleppen: Der Lenker im Pannenzugfahrzeug benötigt keinen Autoführerschein. Es reicht, dass er mindestens 15 Jahre alt ist. Wir raten davon ab – denn grundsätzlich sollte gerade der Fahrer im Pannenzugfahrzeug ein sehr erfahrener Autofahrer sein.

Kfz-Betrieb Das Abschleppen von einem Pannenzugfahrzeug ist nur zu bestimmten Zielorten und auf dem kürzesten Weg erlaubt. Das kann eine Autowerkstatt sein, ein Schrottplatz oder ein Parkplatz. Wichtig: Es darf nicht zu weit abgeschleppt werden.

Länge Der lichte Abstand zwischen dem Abgesleppten und dem Schleppfahrzeug darf nicht mehr als fünf Meter betragen. Seile und Stangen sind auf halber Länge deutlich zu kennzeichnen.

Motorräder Zweiräder dürfen nicht abgeschleppt werden, das wäre auch einfach viel zu gefährlich – daher müssen sie im Pannenzugfahrzeug immer verladen werden.

Nothilfegedanke Nur wenn der zugrunde liegt, darf bei uns abgeschleppt werden. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn von dem an der Straße stehenden Wagen eine Gefahr für andere ausgeht.



Abschleppöse: Sie hat ein Linksgewinde, wird gegen den Uhrzeigersinn eingedreht

Öse Die meisten modernen Autos besitzen eine Öse zum Einschrauben. Das Gewinde versteckt sich in der Regel hinter einer Kunststoffklappe in der Fahrzeugfront beziehungsweise am Heck im Stoßfänger. Vorsicht, oft wird ein Linksgewinde genutzt, das heißt, man dreht die Öse gegen den Uhrzeigersinn fest.

Rückleuchten Funktioniert in einem Pannenzugfahrzeug die Beleuchtung nicht mehr, muss durch geeignete Maßnahmen für eine Fahrzeugsicherung gesorgt werden. Das können akkubetriebene Lampen sein oder ein Lichtbalken, der vom Zugfahrzeug mit Strom versorgt wird.



Abschleppseil mit Schäkeln zum Anschrauben

Schleppen Wenn es sich nicht um eine Pannensituation handelt, spricht man vom Schleppen. Für das Schleppen ist eine Ausnahmegenehmigung des Straßenverkehrsamtes notwendig. Wer ohne sie erwischt wird, zahlt mindestens 25 Euro. Beim Anschleppen wird ein Auto gezogen, um Starthilfe zu geben, damit der Motor anspringt. Das Anschleppen gilt als Sonderform des Abschleppens.

Transport oder Bergung nennt man das Wegbringen eines Pannenzugfahrzeuges auf der Ladefläche eines Abschleppers oder einem Anhänger. Hier gelten dann auch nicht mehr die strengen Regeln einer Nothilfe.

Urteil Es gibt Urteile, in denen eine Abschleppentfernung von 45 Kilometern als zu weit angesehen wurde. Die Richter waren der Meinung, dass der Notgesichtspunkt fehlte. Wer auf Nummer sicher gehen möchte, verläßt den Pannenzugfahrzeug auf einen Anhänger. Leihanhänger gibt es ab 50 Euro pro Tag.

Verbote Das Auffahren auf die Autobahn ist verboten. Tritt die Panne auf der Autobahn ein, ist diese unbedingt bei der nächsten Abfahrt zu verlassen.

Warnblinklicht Beide Wagen müssen mit eingeschaltetem Warnblinklicht fahren. Im Pannenzugfahrzeug sollte zusätzlich das Warndreieck ins Heckfenster gestellt werden.

Zündschlüssel Der Schlüssel muss beim Abschleppen im Schloss stecken und so weit gedreht werden, dass das Lenkradschloss nicht einrasten kann.



Gefährliche Vergesslichkeit: Ohne Zündschlüssel blockiert das Lenkradschloss



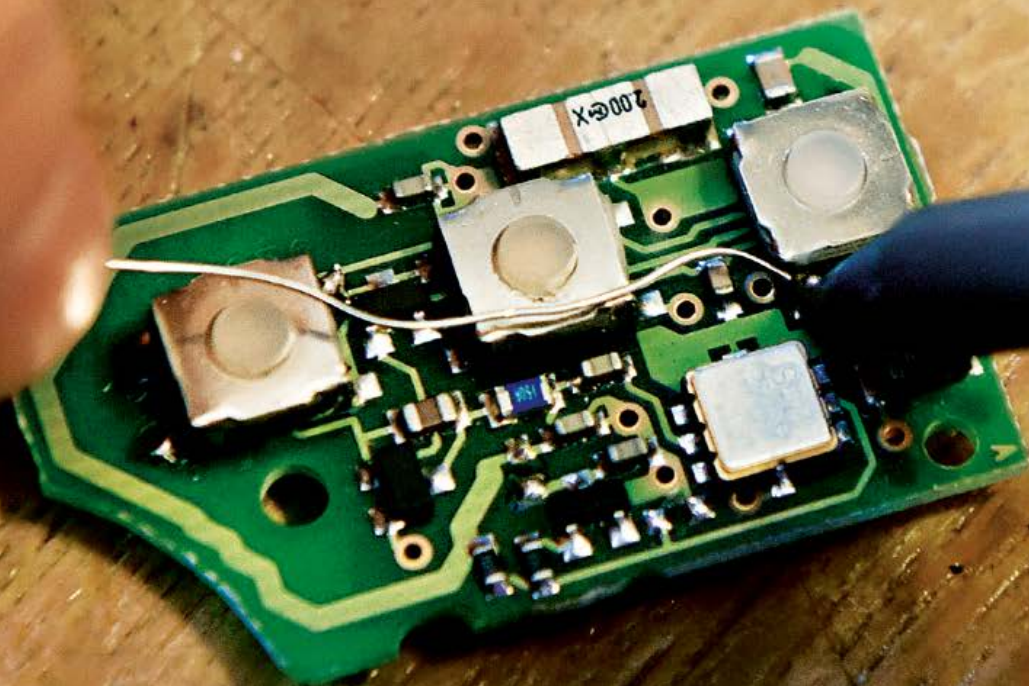
MEIN TIPP
Redakteur
BERND VOLKENS

Das Abschleppen eines Pannenzugfahrzeuges ist kein Hexenwerk, verlangt allerdings zwei geübte Fahrer. Wichtig: vor dem Start Absprachen treffen. Welche Strecke wird gefahren, und wie mache ich mich als Pannenzugfahrzeugfahrer bei Problemen bemerkbar.

Reparatur

Neues Leben für alte Schlüssel

Ein neuer Schlüssel geht ins Geld – dabei ist die Reparatur vom Profi oft viel billiger



Für das Löten der Schlüsselplatine braucht es eine ruhige Hand. Das Angebot von Sabine Kahlen findet sich im Internet unter auto-schlüssel-reparatur.de





◀ In ihrer Werkstatt in Oldenburg repariert Sabine Kahlen Autoschlüssel aller Hersteller. Hier lötet sie eine defekte Verbindung auf einer Platine

DAS SCHLÜSSELERLEBNIS von Sabine Kahlen war der Hilferuf eines Freundes. Der fragte, ob sie die Platine in seinem Schlüssel reparieren könne. Die Oldenburgerin konnte. Zwei Stunden später, und der Schlüssel funktionierte wieder. Ihr Freund hatte mehrere Hundert Euro für einen Ersatzschlüssel und das Abschleppen des Autos gespart.

Sabine Kahlen's Talent sprach sich herum, und die 41-Jährige beschloss, daraus ein Geschäft zu machen. Heute repariert sie Fahrzeugschlüssel aller Marken – ersetzt zerbrochene Schlüsselgehäusen, lötet Platinen. Sie macht bis auf wenige Ausnahmen fast alles: „Zweit- oder Ersatzschlüssel fertige ich nicht.“

Neue Aufträge werden zuerst am Telefon besprochen. Nur wenn eine Reparatur möglich und sinnvoll erscheint, schickt der Kunde den Schlüssel nach Oldenburg.

Die Preise sind moderat: „Wenn ich einen Mikroschalter neu verlöte, kostet das rund 20 Euro plus Versand“, sagt Sabine Kahlen. Ein weiterer Vorteil: Die reparierten Schlüssel müssen nach dem Werkstattbesuch in der Regel nicht einmal codiert werden – das Anlernen ans Auto mithilfe eines Diagnosegeräts in der Werkstatt entfällt. Im Vergleich zum Ersatz in der Markenwerkstatt ist das Reparieren spottbillig. Auch wenn nur ein Billigteil im Schlüssel kaputt ist, kostet Ersatz vom Markenhändler schnell mal 150 bis 200 Euro.

Bei carkeycover.com gibt es diese Schlüsselgehäusen aus Silikon für rund sechs Euro

Auch Selbsterbauer bekommen günstige Hilfe: Kahlen versendet Ersatzteile für Schlüssel – Schalter, sogenannte Tastmatten (das sind Folien mit eingebetteten Schaltern) und Platinen. Damit kann der versierte Kunde sich einen Schlüssel selbst reparieren und noch mehr Geld sparen.

Oft ist der Schlüssel nach ein paar Jahren zwar noch technisch okay. Türöffnen und Starten funktioniert, die Gummitasten sind aber eingerissen. Hier bietet die Firma Carkeycover eine günstige Reparatur (www.carkeycover.com). Die Holländer verkaufen maßgeschneiderte Schlüsselüberzieher aus Silikon. Das Überstülpen ist eine Sache von Sekunden. Für rund sechs Euro inklusive Versand sieht ein alter Schlüssel im Handumdrehen aus wie neu.

PREISE FÜR DAS ANFERTIGEN EINES NACHSCHLUSSELS

Hersteller	Preis*
BMW	150 bis 220 Euro
Dacia	ab 100 Euro plus Anlernzeit
Fiat**	100 bis 230 Euro
Ford	160 bis 230 Euro
Hyundai	ab 70 Euro
Kia	150 bis 310 Euro plus Anlernzeit
Mazda	rund 180 Euro
Mini	rund 190 Euro plus Anlernzeit
Mitsubishi	140 bis 280 Euro
Nissan	ab 110 Euro
Opel	45 bis 150 Euro
Renault	ab 100 Euro plus Anlernzeit
Seat	200 bis 250 Euro
Subaru	165 bis 330 Euro plus Anlernzeit
Toyota	36 bis 265 Euro plus Anlernzeit
Volkswagen	ab etwa 170 Euro
Volvo	ab 116 Euro

* Preise laut Hersteller; ** mit Alfa, Lancia und Chrysler



FAZIT
Redakteur
STEFAN SZYCH

Ist die Elektronik der Wegfahrsperre im Schlüssel hin, darf nur die Vertragswerkstatt den Autoschlüssel reparieren. Sonst ist bei Diebstahl Ärger mit der Versicherung garantiert. Alle anderen Reparaturen, ob an der Bedienelektronik des Schlüssels oder an der Platine, kann man bei anderen Anbietern machen lassen und so sehr viel Geld sparen.



➔ SCHLÜSSEL WEG - WAS NUN?

DAS MÜSSEN SIE BEACHTEN

Nach Autodiebstählen verlangt die Versicherung alle Autoschlüssel – auch nachgemachte. Wer zu wenig liefert, macht sich verdächtig: Er könnte den Dieben geholfen und so einen Versicherungsbetrug begangen haben. Deshalb: Geht ein Schlüssel verloren, sofort Polizei und Versicherung informieren. Auch die Existenz eines Nachschlüssels sollte der Halter der Versicherung melden oder die Quittung beim Fahrzeugbrief aufbewahren. Sonst gibt es bei einem späteren Diebstahl Probleme mit der Versicherung. Denn Sachverständige können anhand von Kratzern am Schlüssel erkennen, ob das gute Stück kopiert wurde. Wichtig: Keine Namensschilder am Schlüssel befestigen. Sie sind wie eine Einladung zum Autodiebstahl. War doch ein Namensschild dran, sofort alle Schlösser auswechseln lassen. Schnell ist nicht nur der Schlüssel weg, sondern auch das Auto. Und die Versicherung zahlt nicht – wegen grober Fahrlässigkeit. Geht ein Autoschlüssel verloren, können Sie sich über die Werkstatt Ersatz besorgen. Dafür müssen Sie mit Ihrem Wagen, dem Fahrzeugschein und dem Zweitschlüssel in die Werkstatt fahren. Dort wird die Schließanlage umprogrammiert, Haupt- sowie Ersatzschlüssel werden an das Fahrzeug angelernt. Das dauert zwischen einem und fünf Tagen. Wichtig: Sie müssen auch hier den Ersatz unbedingt der Versicherung melden.



FOTOS: R. TIMM (2), S. BECKEFELD (2), R. DOMBROWSKI, S. HABERLAND

Eine Frage, Herr Wieland

Ein seltenes Modell, komplizierte Technik? Rund ums Auto entstehen viele Fragen. Antworten gibt der AUTO BILD-Chefredakteur



Tankstutzen: Ob er links oder rechts ist, hängt von Marke und Modell ab. Der Pfeil in der Tankanzeige zeigt, wo er liegt

Technik

Wo sitzt der Tankdeckel?

Mal sitzt der Tankstutzen links, mal rechts. Warum ist das so?

Volker Flores, per E-Mail

Bis vor ein paar Jahren war es einfach: Autos, die für Märkte mit Rechtsverkehr produziert wurden, haben den Tankstutzen rechts. Für Länder mit Linksverkehr, etwa Großbritannien und Japan, sitzt er links. Die Gründe: Im Falle einer Notbetankung steht man sicher auf der straßenabgewandten Seite, und an der Zapfsäule kann man

bequem aussteigen. Mittlerweile sind die Grenzen nicht mehr so klar, da sich Hersteller eine Plattform teilen und die Modelle weltweit verkaufen. So haben zum Beispiel Citroën C1, Peugeot 107 und Toyota Aygo (2005-2014) alle den Tankstutzen links. Oder die Tankklappe sitzt aus konstruktionsbedingten Gründen links, wie bei der aktuellen A-Klasse von Mercedes. Um den Fahrern die Suche zu erleichtern, findet man in vielen Autos einen Pfeil (siehe Foto) in der Tankanzeige. Der zeigt an, auf welcher Seite der Tankstutzen sitzt.

KONTAKT



CHEFREDAKTEUR
BERND WIELAND

Leserbriefe:
redaktion@autobild.de



Parkbuchten sind im öffentlichen Raum, es gilt stets die Straßenverkehrsordnung

Verkehrsrecht

Wo ist hier der Unterschied?

Es gibt Parkplätze und Stellplätze. Gibt es Unterschiede, was das Verkehrsrecht angeht?

Manfred Bürgel, Bad Dürkheim

Ja, die gibt es. Hier kommt es auf die Definition an. Wenn Sie mit Parkplätzen Abstellflächen für Fahrzeuge im öffentlichen Raum (Foto oben) wie Parkbuchten oder -taschen meinen, dann zählen diese zu den Anlagen des ruhenden Verkehrs. Und hier gilt immer die Straßenverkehrs-Ordnung, kurz StVO genannt. Bei Stellplätzen, etwa in Parkhäusern, sieht die Rechtslage anders aus. Da es sich um Privatgelände handelt, greift die StVO nur bedingt. Paragraph 1 – ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht – ist auch hier zu berücksichtigen. Ansonsten gelten die Regeln des Betreibers. Und die können von der StVO abweichen, auch wenn es sich um öffentlich zugängliche Parkflächen handelt.



Stellplätze, etwa in Tiefgaragen oder vor Supermärkten, befinden sich auf privatem Gelände

Panne

Was gilt beim Notrad?

Ich habe gerade nach einem Reifenschaden das Notrad genutzt. Darf ich das Rad gefahrlos erneut verwenden?

Günter Heidemann, Sprockhövel

Ohne Weiteres, wenn das Notrad (auch Spar- oder Kompaktreserverad genannt) durch den Einsatz nicht beschädigt wurde. Die Ersatzräder für den Pannenfall sind für einen mehrmaligen Gebrauch konzipiert. Aber Folgendes ist im Pannenfall zu beachten:

Die maximal zulässige Geschwindigkeit beträgt 80 km/h, und das Rad darf nur bis zur nächsten Werkstatt benutzt werden.

Notrad: günstige Alternative zum vollwertigen Ersatzrad



Autopflege

Wie imprägniere ich das Dach?

Es gibt viele Mittel auf dem Markt. Welche Imprägnierung ist die beste für mein Cabriodach?

Lukas Kircher, per E-Mail

Informieren Sie sich zuerst in der Betriebsanleitung zu Ihrem Fahrzeug oder beim Autohersteller, aus welchem Material – Stoff oder Kunststoff – das Dach ist. Im Zubehörhandel finden Sie die passende Imprägnierung. Wichtig: Immer die Verarbeitungshinweise auf dem Produkt beachten.



Imprägnierung: meist ein Spray, einfach in der Anwendung und schützt vor schädlichen Umwelteinflüssen. Tipp: Scheiben abdecken

Haben Sie auch eine Frage an den Chef?
Dann schreiben Sie uns: redaktion@autobild.de



> SMARTPHONE

CLEVERE HANDYHALTERUNGEN

Mittlerweile sind Smartphones für die meisten Autofahrer unverzichtbar. Als Navigationsgerät, Musikbox oder Freisprechanlage kommen sie zum Einsatz. Nur wohin mit den mobilen Alleskönnern? Die Firma Wedo verspricht eine praktische, sichere Lösung: die Handyhalterungen Clip-it (Foto rechts) und Dock-it (links). Die Halter werden einfach in die Lüftungsschlitze gesteckt und versperren so nicht die Sicht. Clip-it hält das Telefon mit Bügeln, Dock-it mit einem Magnet. Beide zum Preis von 12,95 Euro unter www.wedo.de erhältlich.



> NAVIGATION

KLEINE NAVIHILFEN ZUM NACHRÜSTEN

Die neuesten Navigationsgeräte von Blaupunkt für den Pkw-Bereich sind die TravelPilot-53/73er- und -54/74er-Serie. Wählbar mit einer Bildschirmdiagonale von 12,7 und 17,5 cm, sollen die Geräte eine effiziente und problemlose Routenplanung in ganz Europa ermöglichen. Highlight der neuen Geräte sollen die vielfältigen, individuellen Konfigurationsmöglichkeiten sein. Mit lebenslangen Updates ab 129 Euro. Weitere Informationen unter www.blaupunkt.com/de



> ALURAD

LEICHTMETALLRAD FÜR VIELE MODELLE

Omnia heißt das neue einteilige Alurad der Räderspezialisten OZ. Abgeleitet vom griechischen Begriff „omni“ (für alle) ist das Rad in den Größen 7,5 x 17 und 8 x 18 Zoll für alle gängigen Marken und Modelle erhältlich. Das Leichtmetallrad im Neunspeichendesign gibt es in den Farben Silber und Mattschwarz (siehe Foto) ab 196 Euro. Info: www.oz-racing.de



> ZUBEHÖR

SCHICKER KINDERSITZ

Autozubehör-Anbieter Heyner erweitert die Farbpalette des Kindersitzes MaxiProtect Aero um das knallige „Racing Red“. Neben der auffälligen Farbe verspricht die Kindersitzreihe Aero vor allem Sicherheit zum kleinen Preis. Das bestätigte der ADAC im letzten Kindersitztest, als der MaxiProtect Aero als günstigster Sitz mit der Note gut bewertet wurde. Er ist zum Preis von 85 Euro im Handel erhältlich. Weitere Infos im Netz unter www.heynerkids-shop.de

> RECHT

AUCH FOTOGRAFIEREN IST NICHT ERLAUBT

Ohne Freisprechanlage ist das Telefonieren mit dem Handy im Auto verboten. Das gilt auch fürs Schreiben von SMS oder Surfen im Internet. Aber was ist mit Fotografieren? Das Oberlandesgericht Hamburg stellte fest: Durch die Nutzung der Kamerafunktion während der Fahrt habe der Autofahrer ein Mobiltelefon im Sinne von § 23 Abs. 1a Straßenverkehrs-Ordnung (kurz StVO) verbotswidrig benutzt. Der Verstoß wird mit einer Geldbuße von 60 Euro geahndet.



> BATTERIE

PRAKTISCHES ZUBEHÖR FÜR DEN AKKU



Gerade im Winter muss die Batterie topfit sein. Mit der Stahlbürste für die Polklemmen von Heyner (www.heyner-pro.com) für 6,95 Euro soll die Reinigung schnell und unkompliziert gehen. Ist es zu spät und die Batterie muss überbrückt werden, gibt das Alca-Starthilfeskabel für 29,95 Euro neue Power. Info: www.alcashop.de

ACURA



Acura RDX V-tec Turbo, Allrad, Autom., EZ 01/09, Benzin, 243 PS/179 KW, 66000 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, **11.990 €**, PLZ 63776, Inserat 280702513

AUDI



Audi A6 allroad quattro 3.0 TDI, Autom., EZ 08/12, Diesel, 204 PS/150 KW, 68200 km, ACC, Sportsitze, Bose, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Sthzg., Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. +49/40609293020, **39.900 €**, (H), PLZ 22848, Inserat 284382193

CADILLAC



Cadillac CTS 3.6 V6 Coupé Sport Luxury AWD, Europa-Modell, Autom., EZ 07/11, Benzin, 311 PS/229 KW, 52500 km, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. G, Tel. +49/78215089129, **28.490 €**, (H), PLZ 77933, Inserat 283943980

ANZEIGEN-SONDERVERÖFFENTLICHUNG

FELGEN

Ein schönes Stück in Matt-Schwarz

OZ bringt die „Omnia“ in neuer Finish-Variante „Matt-Schwarz“ heraus



Das Einteilige Leichtmetallrad im Neun-speichendesign ist für alle gängigen Marken und Modelle inklusive fahrzeugspezifischem Gutachten zu haben. Zu den jüngsten Neuerscheinungen im Programm der italienischen Felgenschmiede OZ zählt das dezent-sportive Modell „Omnia“. Ab 2016 ist das Rad, dessen Name vom griechischen Begriff „omni“ („für alle“) abgeleitet wurde, auch in der neuen Finish-Variante „Matt-Black“ verfügbar. Das markante Neun-Speichen mit erhabenem OZ-Signet dokumentiert die Motorsport-Gene des Kunstwerks

aus Leichtmetall und bringt dessen dynamische Auslegung gekonnt zum Ausdruck. Verschiedenste Lochkreise und Einpresstiefen erlauben die Montage an unterschiedlichsten Fahrzeugen. Die mit Silizium zusätzlich verstärkte „Omnia“ bietet in vielen Kombinationen einen überzeugenden Auftritt. www.oz-racing.de

FAHRGESTELLE

Bayer mit Tiefgang - H&R Sportfedern für den BMW Gran Tourer

Die erste Generation des BMW 2er Kompakts überrascht mit einer sportlichen Kombination aus Nutzwert und Fahrspaß. Die bauartbedingte Höhe des Vans und seine komfortorientierte Abstimmung lassen jedoch das letzte BMW-Feeling vermissen, stellten die Fahrwerk-Profis von H&R fest – und verliehen dem Familien-Van mit maßgeschneiderten Federn mehr Sportlichkeit. Die Sportfedern sind in ihrer Federcharakteristik speziell für den „2er“ und die Kombination mit Serien- und Nachrüstdämpfern sowie den Einsatz mit dem adaptiven Fahrwerk konzipiert. H&R senkt den Fahrzeugschwerpunkt vorne und hinten um zirka 30 Millimeter ab. Das wirkt sich spürbar durch eine sportivere Straßenlage und geringere Seitenneigung bei Kurvenfahrten aus. So einfach entsteht noch mehr Freude am Fahren – und die sieht man dem Van sogar an: Die Räder stehen „satt“ in den Radhäusern, der tiefere Stand sorgt für ein überzeugend dynamisches Erscheinungsbild des Bayern. Mit „Trak+“ Spurverbreiterungen, die H&R von 22 bis 50 Millimetern pro Achse für das Modell anbietet, lassen sich Original- und Zubehöräder passgenau an den Radhauskanten ausrichten. www.h-r.com



ALFA ROMEO



Alfa Romeo 159 2.4 JTDM Q4ti, EZ 04/09, Diesel, 209 PS/154 KW, 93000 km, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. +49/21193593380, **17.950 €**, (H), PLZ 40215, Inserat 283273574



Alfa Romeo 159 Sportwagon 2.4 JTDM 20V DPF Q4 Progression, EZ 11/07, Diesel, 209 PS/154 KW, 195000 km, Tempomat, Euro 4, **6.500 €**, PLZ 96142, Inserat 283213965

BENTLEY



Bentley Continental Flying Spur Speed W12, Autom., EZ 03/12, Benzin, 610 PS/449 KW, 61418 km, TV, RearSeat, ACC, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. +49/84414008140, **89.980 €**, (H), PLZ 85276, Inserat 284335955

CHEVROLET



Chevrolet Captiva 2.2 D LTZ 4WD, 7-Sitzer, Autom., EZ 05/12, Diesel, 184 PS/135 KW, 157238 km, Kamera, AHK, Radio, CD, Leder, Navi, SD, Tempomat, Euro 5, Tel. +49/2622/8979109, **15.850 €**, (H), PLZ 56170, Inserat 284332413

CHRYSLER



Chrysler 300C Touring 3.5 AWD, Autom., EZ 04/05, Benzin, 249 PS/183 KW, 148500 km, LPG, Vollausstattung, AHK, Radio, CD, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 3, Tel. +49/3058897056, **10.999 €**, (H), PLZ 16356, Inserat 283940088

ALPINA



Alpina B3 Biturbo Switch-Tronic, Allrad PDC, Autom., EZ 08/13, Benzin, 409 PS/301 KW, 54833 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Tel. +49/63312009958, **45.988 €**, (H), PLZ 66954, Inserat 284126985

BMW



BMW 530 xda Touring, Autom., EZ 04/06, Diesel, 231 PS/170 KW, 160000 km, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, Head-Up-Display, Panoramadach, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. +49/332149503, **13.470 €**, (H), PLZ 14641, Inserat 284383530

AUDI



Audi A7 Sportback TDI quattro, Autom., EZ 09/11, Diesel, 245 PS/180 KW, 90800 km, 2x S-Line, LED, Luftfederung, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. +49/40609293020, **35.900 €**, (H), PLZ 22848, Inserat 284382207

BUGATTI



Bugatti Veyron Super Sport, Autom., EZ 06/11, Benzin, 1199 PS/882 KW, 6995 km, Radio, CD, Leder, Scheckheft, Xenon, Tel. +49/2117377740, **2.150.000 €**, (H), PLZ 40233, Inserat 281899341

DACIA



Dacia Duster dCi 110 FAP 4x4 Prestige, EZ 12/12, Diesel, 110 PS/81 KW, 17500 km, Radio, CD, Leder, Navi, Euro 5, **7.500 €**, PLZ 46395, Inserat 284375739

FERRARI



Ferrari FF F1 Capristo, Autom., EZ 01/12, Benzin, 659 PS/485 KW, 54152 km, 7 Jahre AFS 20 Dark, Sitzkühlung, Navi, Scheckheft, SD, Euro 5, Tel. +49/56735069339, **168.900 €**, (H), PLZ 34253, Inserat 283689851



Ferrari FF Daytona, Autom., EZ 01/12, Benzin, 659 PS/485 KW, 41000 km, Scheckheft, Euro 5, Tel. +49/41939879386, **174.900 €**, (H), PLZ 24558, Inserat 282484922

Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

AUTO BILD Markt

Online-Anzeigen

Für Privatleute gratis!

Weitere Gebrauchtwagen finden Sie auf:
gebrauchtwagen.autobild.de



MERCEDES



Mercedes-Benz CL 500 4Matic, Autom., EZ 02/11, Benzin, 435 PS/320 KW, 74000 km, Facelift, AMG-Styling, 20" Alu, Vollausstattung, Radio, CD, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. +49/3058897023, **43.999 €**, (H), PLZ 12355, Inserat 284383919

SAAB



Saab 9-5 2.8T V6 XWD Aero, 1.Hd., Autom., EZ 11/10, Benzin, 300 PS/221 KW, 48900 km, Drive Sense, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, Stthzg., Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. +49/70715680999, **34.700 €**, (H), PLZ 72072, Inserat 242513878

SSANGYONG



SsangYong Actyon Sports Sapphire 2.0 D 4x4, EZ 07/12, Diesel, 155 PS/114 KW, 62375 km, Hardtop, Klima, AHK, Radio, CD, Scheckheft, Euro 5, Tel. +49/8944311466, **15.600 €**, (H), PLZ 82178, Inserat 284152294

VW



VW ComfortLine 2.0 TDI Edition 4Motion, EZ 08/13, Diesel, 140 PS/103 KW, 15000 km, Radio, CD, Stthzg., Tempomat, Euro 5, Tel. +49/8035873070, **53.900 €**, (H), PLZ 83064, Inserat 284185223

OPEL



Opel Insignia 2.8 V6 Turbo Sports Tourer 4x4, 1.Hd., Autom., EZ 10/09, Benzin, 260 PS/191 KW, 200000 km, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. +49/3452266310, **8.999 €**, (H), PLZ 06116, Inserat 284360678

www.autobild-sportscars.de

SEAT



SEAT Leon ST 2.0 TDI FR 4Drive, Allrad, EZ 12/14, Diesel, 150 PS/110 KW, 10500 km, Klima, Alu, Radio, CD, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Euro 6, Effizienzkl. B, Tel. +49/92654869019, **24.449 €**, (H), PLZ 96332, Inserat 284201626

SUBARU



Subaru XV 2.0D AWD, 1.Hd., EZ 10/12, Diesel, 147 PS/108 KW, 53000 km, Rückfahrkamera, Klima, Radio, CD, Scheckheft, Tempomat, Euro 5, Tel. +49/71311260710, **16.990 €**, (H), PLZ 74074, Inserat 284375497



VW Phaeton 3.0 V6 TDI DPF 4Motion, Autom., EZ 11/05, Diesel, 224 PS/165 KW, 115000 km, Vollausstattung, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. +49/29044039124, **10.495 €**, (H), PLZ 59909, Inserat 284381989

PEUGEOT



Peugeot 508 SW RXH, Autom., EZ 10/12, Diesel, 163 PS/120 KW, 101680 km, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, Panoramadach, PDC, SH, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. +49/66197206186, **18.900 €**, (H), PLZ 36043, Inserat 284198789

SKODA



Skoda Superb Combi 2.0 TDI 4x4 DSG Elegance, Autom., EZ 01/12, Diesel, 140 PS/103 KW, 85366 km, AHK, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. +49/175/8459068, **18.900 €**, PLZ 72361, Inserat 284365409

TOYOTA



Toyota Land Cruiser LJ 73 Special, EZ 04/92, Diesel, 90 PS/66 KW, 171458 km, SD, Euro 2, Tel. +49/152/25959313, **5.500 €**, PLZ 79104, Inserat 284365898

PORSCHE



Porsche 996/911 4S Mega, 1. Hd., Autom., EZ 04/05, Benzin, 320 PS/235 KW, 68000 km, Vollausstattung, Radio, CD, Leder, Navi, SD, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. +49/41269669079, **65.000 €**, (H), PLZ 25358, Inserat 284379780

SMART



Smart forTwo Cabrio Passion, Autom., EZ 07/13, Benzin, 84 PS/62 KW, 18797 km, Audio-Paket, Radio, CD, Scheckheft, Euro 4, Tel. +49/52412185287, **9.295 €**, (H), PLZ 33334, Inserat 270229062

VOLVO



Volvo XC60 Summum AWD, Autom., EZ 04/14, Diesel, 181 PS/133 KW, 33700 km, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, Xenon, Euro 5, Tel. +49/67815159575, **29.990 €**, (H), PLZ 55743, Inserat 284352623

85 € **FELGENPOINT** **NEU!**
Günstige RH Alufelgen,
Reifen und Komplettträger!
www.felgenpoint.com

NUTZFAHRZEUGE



VERSCHLEUDERT: 100x KASTENWAGEN! TÄGLICH NEUE! SOFORT MITNEHMEN! Ducato, Jumper, Boxer, Transit, Daily, Sprinter u. Master meist KLIMA, z.T. AHK, 2012 - NEU/TZ, alle Größen und Motoren, ab **9.998,-** FINANZIERUNG AUCH FÜR SELBSTSTÄNDIGE bei Bonität!
www.noellekg.de, Tel. 0202 / 40500.



Über 500 Ford Nutzfahrzeuge ständig auf Lager! Kostenlose Anlieferung Bundesweit! Ford Transit Courier, Connect, Custom, Pritsche, Dreiseitenkipper, Ranger ab 12.440 € in allen Varianten als Tageszulassung oder Neuwagen SOFORT verfügbar. 06031/6954021, 61169 Friedberg. Deutschlands größte Ford Ausstellung! Immer 1.000 Ford auf Lager! www.ford-koeigler.de

www.autobild-klassik.de
Jeden Monat neu im Handel!

SONSTIGES

www.russfilter.info
Tel. 0461-9403510

BIKES



SkyTEAM T-Rex 125, 2 Sitzplätze, Spaßtorrad mit fetten Reifen, 5,3 KW/7,2 PS, 82 km/h, Elektro- und Kickstarter, 93 kg, große Modell- u. Farbausw., sehr geringe Unterhaltskosten, steuerfrei, jetzt nur **1.799,- €**, solange Vorrat reicht, günst. Versand direkt vom Importeur,
www.x-atv.de Tel. 0461/5 05 44-0

VERMIETUNG



Langfristig zu vermieten: Exponierte Ausstellungsfläche in sehr werbewirksamer Lage zwischen AB-Abf. A96 Wangen West/Ravensburg (Verkehrsaufkommen ca. 25.000 Fzg. tägl.). Incl. 10 Parkplätzen. Gesamtfläche ca. 580m² auf 2 Etagen - auch separat je 290m² - direkt vom Eigentümer ab 01.04.16 zu vermieten. A. Czech - Vermietung und Verpackung, Email: annelies-czech@yahoo.de

WOHNMOBILE

Kaufe Wohnmobile
03944 - 3 61 60
www.wohnmobilcenter-aw.de

AUTO BILD ALLRAD
Jeden Monat neu im Handel!

Second- hand

ALLES ÜBER
GEBRAUCHT-
WAGEN

Mercedes S 430

Erstzulassung
Laufleistung
Preis

10/2000
240 000 km
4950 Euro



Blinker
in den
Außen-
spiegeln



Keyless-Go

LED-
Bremslicht



Mercedes S-Klasse (W 220) ab 3000 Euro

Die acht Neuheiten der alten S-Klasse

Nur wenige Mercedes-Fans haben sie heute auf dem Zettel:
Die S-Klasse von 1998 steht im Schatten ihrer Vorgänger

WENN EINE NEUE S-Klasse erscheint, ist dies immer ein ganz besonderes Ereignis. Denn Daimler erhebt damit den Anspruch, nicht weniger als das beste Auto der Welt zu bauen. Kein Wunder, dass jeder neue S voller Innovationen steckt und viele Fans findet. Die lecken sich heute oft die Finger nach den Klassikern wie der Heckflosse (W 111/112) oder dem W 126 – und übersehen dabei oft den von 1998 bis

2005 gebauten Technologieträger mit dem internen Baureihen Kürzel W 220. Keyless-Go, Abstandsregelautomat DISTRONIC, Massagesitze, Blinker in den Außenspiegeln und weitere Highlights feierten hier Premiere. Was der Gebrauchtwagenkäufer davon heute hat? Eine immer noch moderne Luxuslimousine zum Schnäppchenkurs – wenn er vor dem Kauf gründlich prüft. Tipp bei einem komplexen Auto wie dem W 220: unbedingt den Fehlerspeicher



Das Beste aus den 90ern: schwungvolles Cockpit mit Navi-Monitor und Kassettenlaufwerk!

auslesen lassen. Bei unserem 16 Jahre alten Testwagen ergab sich dabei Folgendes: Luftmassenmesser defekt (sporadisch Leistungsverlust), Fensterheber hinten rechts defekt, Gebläsemotor ohne Funktion, Blinker Außenspiegel links defekt. Auf der Hebebühne entdeckten wir noch ein undichtes ABC-Federbein hinten rechts und Bremsscheiben vorn an der Verschleißgrenze. Der Verkäufer (Autohaus Ballout in Winsen bei Hamburg, www.ballout-autohaus.de) sagt eine frische HU-Plakette und die Beseitigung der Mängel zu – überlegenswert, ansonsten kann dieser S 430 mit einem guten Zustand punkten.



FAZIT
Redakteur
LARS BUSEMANN

Der W 220 kam mit Innovationen, von denen heute viele Autofahrer profitieren. Entsprechend modern fährt sich ein technisch gesunder W 220 auch heute noch. Kauf-tipp: ein gepflegter, später S 500 mit üppiger Ausstattung für rund 8000 Euro.

URTEIL





**Sitz-
belüftung**

**Airmatic/
ABC**

Sitzmassage

Windowbag

Distronic

EINE BILLIGE S-KLASSE KANN EIN FASS OHNE BODEN SEIN

Kosten

Unterhalt	
Testverbrauch	12,4 l/100 km
CO ₂	295 g/km
Inspektion	400-1000 Euro
Haftpflicht (21) ¹⁾	874 Euro
Teilkasko/150 SB (28) ¹⁾	428 Euro
Vollkasko/500 SB (25) ¹⁾	1160 Euro
Kfz-Steuer (Euro 3)	290 Euro

Ersatzteilpreise²⁾

Bremsscheiben und -beläge vorn	539 Euro
Generator	1077 Euro
Starter	705 Euro
Kühlmittelpumpe	690 Euro
Abgasanlage ab Kat beidseitig	1816 Euro
Federbein vorn links (Airmatic)	1385 Euro
Kotflügel vorn links lackiert	1072 Euro

1) Onlinetarif der HUK24-Versicherung; Zulassung in Hamburg, Fahrer nur Versicherungsnehmer und Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15.000 km, Schadensfreiheitsklasse 1;
2) Preise inklusive Arbeitslohn und 19 Prozent Umsatzsteuer

Technische Daten

Motor	V8-Benziner/vorn längs
Ventile/Nockenwellen	drei je Zylinder/2
Hubraum	4266 cm³
Leistung	205 kW (279 PS) bei 5750/min
Drehmoment	400 Nm bei 3000/min
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
0-100 km/h	7,3 s
Tank/Kraftstoff	88 l/Super
Getriebe/Antrieb	Fünfgang-Wandlernautom./Hinterr.
L/B/H	5038/1855/1444 mm
Kofferraumvolumen	500 l
Leergewicht/Zuladung	1900/480 kg

**UNSERE
ALTERNATIVEN
AUS DEM**



**www.
gebrauchtwagen.
autobild.de**

Auf unserer Internetseite finden Sie über 800.000 Gebrauchtwagen und viele weitere Alternativen zur Mercedes S-Klasse.

Audi A8



AUTO BILD-Tipp

4.2

**quattro
(310 PS)**

ab Bj. 1998

ab 4000 Euro

BMW 7er (E38)



AUTO BILD-Tipp

**740i (286
PS, M62)**

ab Bj. 1995

ab 3500 Euro

**JAGUAR XJ
(X308)**



AUTO BILD-Tipp

**XJ 3.2
(237 PS)**

ab Bj. 1997

ab 2000 Euro

VIEL TECHNIK – DA KANN AUCH VIEL KAPUTTGEHEN

Zählt man bei einem fast 20 Jahre alten Technikfeuerwerk wie dem W 220 alle möglichen Mängel auf, kann einem schwindelig werden. Ein sehr gründlicher Check vor dem Kauf ist

unbedingt anzuraten! Die Motoren sind langlebig, defekte Automatikgetriebe überholen Automatik-Fachbetriebe (1600 bis 2000 Euro). Wichtig beim Check: sämtliche Komfortfunk-

tionen prüfen, Fehlerspeicher auslesen lassen, Luftfeder- bzw. ABC-Fahrwerk auf Dichtigkeit checken, die Karosserie auf der Hebebühne gründlich nach Rost absuchen.

Massagesitze

Massieren sie nicht mehr, liegt es selten an der zentralen Unterdruckpumpe (rund 800 Euro). Oft ist nur ein Schlauch abgerutscht oder gebrochen bzw. eine Luftkammer undicht.



Comand

Die erste Comand-Generation (bis 9/2002) mit 4:3-Bildschirm, tragbarem CD-ROM-Navi und Kassettendeck ist heute eher als Kuriosität zu sehen.



Federbeine

Egal ob serienmäßige Airmatic oder optionales ABC (Foto): Ist ein Federbein undicht, wird es teuer: Airmatic 1385 Euro, ABC 1959 Euro – pro Stück.



Rost ist wie bei vielen Mercedes aus den späten 90ern das größte Problem. Viele 220er wurden in den Niederlassungen nachgebessert – oft mehrfach. Kritische Stellen sind: Türunterkanten, Kofferraumdeckel, Radläufe, Kotflügel vorn, Schweller, Windschutzscheibenrahmen, A-Säule. Einige Rostherde sind erst nach der Demontage von Verkleidungen sichtbar.



NEUE AUDI: A6 AVANT, Q4 UND AUDI CITY

DER MUT VON AUDI ist wirklich toll: Heck vom 5er-BMW geklaut und auf die Haube einen Elefanten gesetzt – fertig ist das atemberaubende Design des neuen A6. Vielleicht reicht dann beim nächsten Modell der Singleframe-Grill rund ums Auto. Ich freue mich schon darauf!

LUKAS KELLER, CH-8370 Sirnach

Vorn gelungen, hinten kopiert

Das Design ist vorn wirklich sehr gelungen. Am Heck sieht der A6 Avant aus wie eine Kopie des BMW 5er Touring. Haben die Designer nicht eigene Ideen? Müssen sie immer das Sahnestück von den Konkurrenten übernehmen?

LINUS C. LEVY, CH-7007 Chur

Keine neue Formensprache

Die Unterschiede zwischen dem neuen und dem aktuellen A6 sind marginal: Die Scheinwerfer sehen etwas anders aus, der Grill wurde leicht verändert. Hier von neuer Formensprache zu schreiben, ist schlichtweg unzutreffend.

ROBERT WENNINGER, 51103 Köln

Bürger in Zukunft entmündigt

Der Audi City ist wohl ein Ausblick in die fernere Zukunft. Eine Zukunft, in der völlig entmündigte Bürger nicht mehr selbst fahren dürfen und von gleichförmigen Google-Mobilen

zu ihren Zielen befördert werden – nach Regeln, auf die der Mensch keinen Einfluss mehr haben wird.

WERNER HEINEMANN, 75175 Pforzheim

KOMMENTAR: AUTORENNEN

Autos als Mordwaffen

Herzlichen Dank für Ihren Beitrag, Herr Schrieber! Verrückte, die auf öffentlichem Terrain Autorennen veranstalten, sind potenzielle Killer. Und wenn sie dabei Menschen umbringen, gehören sie entsprechend behandelt. Aber bei uns dürfen sie nach drei Jahren erneut Autos als Mordwaffen einsetzen.

BODO PANITZKI, 61440 Oberursel

Auch Zuschauer bestrafen

Wer wiederholt an illegalen Rennen teilnimmt, dem sollte die Fahrerlaubnis lebenslang entzogen werden. Aber nicht nur die Fahrer, sondern auch die Zuschauer, die diese anstacheln, sollten bestraft werden.

RALPH D. MEILINGER, 63636 Brachtal



„Das Bling-Bling des Innenraums mag Russen und Chinesen gefallen – das sind ja die Märkte der E-Klasse. Wie wäre es mit einer zusätzlichen Variante für den europäischen Geschmack?“

Hermann Josef Pohlmann, 14055 Berlin, zur Gestaltung der Mercedes E-Klasse



DAUERTEST YARIS HYBRID

Keine Rostprobleme

Mein Toyota Yaris sah nach zweieinhalb Jahren und 24 000 Kilometern noch wie neu aus. Rost war auch auf der Hebebühne nicht zu entdecken. Es gab keinen einzigen Defekt, und der Ölverbrauch lag bei null.

ERIC BEHR, 60323 Frankfurt/Main

Teure Technik-Rostlaube

Wer viel Geld für eine möglicherweise interessante Brückentechnologie ausgibt und dann nach kürzester Zeit feststellen muss, dass sich sein Wagen in eine Rostlaube verwandelt, der wird dem Hersteller zu Recht für lange Zeit den Rücken kehren.

SASCHA HERRING, 53894 Mechernich



FUMMELN MIT DEM TWINGO

Einfüll-schnorchel herausziehen

Man kann beim Twingo 3 aus dem geöffneten Wischwasserbehälter einen

rund 15 Zentimeter hohen Einfüllschnorchel herausziehen. Wenn man das getan hat, ist es superleicht, ohne zu kleckern die Scheibenwaschflüssigkeit nachzufüllen.

GERHARD SCHELLHAMMER, 38446 Wolfsburg

Autobahn mit Tempo 90

Ein ganz anderes Thema ist die extreme Seitenwindanfälligkeit des Renault Twingo ab 70 km/h. Letztens auf der Autobahn war nur Tempo 90 möglich – kein Scherz! Hätte ich das vorher gewusst, wäre es ein Auto mit Frontmotor geworden.

OLIVER HOFMANN, 22337 Hamburg



STARTERBATTERIE WECHSELN

Zwangskauf überteurer Akkus

Die sogenannten Premiumhersteller haben also ihr Hirnschmalz dafür verwendet, den Batteriewechsel in Eigenarbeit zu verhindern und den Kunden zum Kauf eines überteuerten Herstellerakkus zu zwingen. Für die Verbesserung des Diebstahlschutzes oder die Verhinderung der

Tachomanipulation fällt den Herren aber leider nichts ein.

PETER STIEBER, 72827 Wannweil

420 Euro für Batteriewechsel

Bei meinem Skoda Yeti musste ich gerade einen Batteriewechsel vornehmen lassen. Rechnungssumme: 420 Euro. Und das für den Tausch einer simplen Starterbatterie, die ich im Ersatzteihandel für unter 100 Euro nachkaufen könnte, aber nicht darf, weil sonst das Auto trotz Batteriewechsel nicht anspringt.

FRIEDRICH GROPENGIESSER, 90522 Oberasbach



BITTE GEBEN SIE AUCH BEI ZUSCHRIFTEN PER E-MAIL IMMER IHRE POSTANSCHRIFT AN.

FOTO: A. EMMERLING; FOTOMONTAGE: A. AVARVARI

KONTAKT

Abonnements: 0 18 06 - 18 15 33*
Leserredaktion: 0 18 05 - 01 52 95**



Leserbriefe: redaktion@autobild.de
Kummerkasten: www.autobild.de/kuka



AUTO BILD,
Brieffach 3910, 20350 Hamburg



*0,20 €/Anruf aus dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf** 0,14 €/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunk maximal 0,42 €/Min. Wir behalten uns vor, Leserbriefe gekürzt und elektronisch zu veröffentlichen. AXEL SPRINGER 24H-SERVICE: Telefon: 0 18 06 - 63 00 30*

Impressum

HERAUSGEBER BILD/BILD-ZEITSCHRIFTEN

Kai Diekmann

CHEFREDAKTEUR

Bernd Wieland (verantwortlich für den Inhalt)

STELLVERTRETER DES CHEFREDAKTEURS

Alexander Cohrs-Henschel

STELLVERTRETENDE CHEFREDAKTEURE

Tomas Hirschberger,
Christian Steiger (Content Supervisor)

ART DIRECTOR

Peggy Hiltrop, Henning Rucks

REDAKTIONSMANAGER

Andreas Borchmann

CHEF VOM DIENST

Mario PukSec

AUTOREN

Dipl.-Ing. Wolfgang König (Sonderaufgaben), Claudius Maintz,

Martin Putz, Joachim Staat, Stefan Voswinkel

TEST UND TECHNIK

Andreas May; Gerald Czajka (Stellvertreter,

Leiter Testabteilung), Dirk Branke, Jan Horn, Manfred Klangwald,

Henning Klipp, Mirko Menke, Dierk Möller, Berend Sanders

TESTKOORDINATION

Gunnar Heisch

REPORTAGEN UND NACHRICHTEN

Hauke Schrieber; Frank Rosin

INVESTIGATIV

Matthias Moetsch

RATGEBER UND NEW MOBILITY

Jörg Maltzan;

Bernd Volken (Stellvertreter), Lars Busemann, Stefan Szych

FOTOSYNDICATION

Michael Grossmann

michael.grossmann@autobild.de, www.autobild-syndication.com

GRAFIK

Martin Klug (stellv. Art Director);

Jennifer Behrens, Annika Fischbeck, Laura Kluczny,

Malte Matheus, Nadine Schulz

KOORDINATION

Thomas Lammertz

REPRO Bernd Klinner, Heiko Loose, Rudolf Lösel, Marco Weidig

SCHLUSSREDAKTION

Manfred Dzeick, Manfred Kolbe

DOKUMENTATION

Wlfrid Kock

AUSLANDSKOORDINATION

Martine Wollborn-Moons

LESERREDAKTION

Stephan Puls

AKTIONEN UND KOOPERATIONEN

Maximilian Bitter, Olaf Leichert

ILLUSTRATOR

Larson

STÄNDIGE MITARBEITER

Timo Ahrens, Wolfgang Blaube,

Malte Büttner, Hendrik Diekmann, Andreas Feßer,

Benjamin Gehrs, Lukas Hambrecht, Georg Kacher,

Roland Kontry, Bendix Krohn, Götz Leyrer, Jan-Henrik Muche,

Diether Rodatz, Frederik E. Scherer, Wolfgang Sperzel,

Dipl.-Ing. Wolfgang Theenhaus, Thomas Wirth

FOTOGRAFEN

Harald Almonat, Toni Bader, Christian Bittmann,

Christoph Böries, Angelika Emmerling, Bernd Hanselmann,

Alfred Harder, Markus Heimbach, Sven Krieger, Martin Meiners,

Roman Rätzke, Thomas Ruddies, Uli Sonntag, Frank Stange, Ralf Timm

VERLAGSGESCHÄFTSFÜHRER

Dr. Hans Hamer

VERLAGSLEITER

Stephan Fritz

VERLAGSREFERENTIN

Franziska Geertz

GENERAL MANAGER MARKETING

Anett Groch

ANZEIGENLEITUNG

Benjamin Schweppe (verantwortl. für d. Inhalt d. Anzeigen)

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31

VERTRIEB (EINZELVERKAUF)

Sales Impact GmbH & Co. KG, 20350

Hamburg; verantwortlich: Michaela Steen

WWW.AUTOBILD.DE Burkhard Knopke (Chefredakteur)

DRUCK

Prinovis GmbH & Co. KG, Betrieb Ahrensburg,

Alter Postweg 6, 22926 Ahrensburg.

Das Papier von AUTO BILD ist umweltfreundlich

und recycelbar. Zu seiner Herstellung wurde ausschließlich

chlorfrei gebleichter Zellstoff verwendet.

ABONNEMENTS

Postanschrift: AUTO BILD Abo-Betreuung,

Brieffach 39 60, 20350 Hamburg;

E-Mail-Bestelladresse: autobildabo@axelspringer.de

Telefon: 0 18 06-18 15 33* Fax: 0 18 05-60 63 03**

ONLINE-ABOSERVICE

24-Stunden-Aboservice auch unter www.autobild.de/aboservice

AUTO BILD erscheint wöchentlich und kostet im Handel 1,80 Euro

(inklusive 7% Umsatzsteuer) pro Heftfolge.

Der Jahresabonnementspreis im Inland beträgt 1,80 Euro pro

Heftfolge zzgl. örtlicher Zustellgebühren. Bei Mitbezug des

AUTO BILD MOTORSPORT-Supplements erheben wir eine

zusätzliche Gebühr von zurzeit 0,10 Euro pro Heft. Preise für

Auslandsabonnements auf Anfrage. Ein aktuelles Abo-Angebot

finden Sie auf der letzten Seite. AUTO BILD wird als Zeitschrift

und digital vertrieben. Alle Rechte vorbehalten.

ISSN 0930-7095

axel springer



VERLAG Axel Springer SE, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg

www.axelspringer.de, Telefon: 0 40-3 47 00

AUTO BILD ERSCHEINT IN 33 LÄNDERN.

DIE EUROPÄISCHEN TITEL DER AUTO BILD-GRUPPE:

Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Niederlande, Türkei,

Griechenland, Polen, Kroatien, Schweiz, Österreich, Portugal,

Tschechien, Bulgarien, Ukraine, Estland, Finnland, Slowakei,

Lettland, Ungarn, Litauen, Spanien, Serbien, Montenegro,

Slowenien, Rumänien, Weißrussland

WEITERE AUSGABEN AUSSERHALB EUROPAS:

Argentinien, China, Georgien, Indien, Indonesien, Mexiko, Thailand

Faszination

DAS
SCHÖNSTE
ZUM SCHLUSS

Muskulöser M2 trifft
fast schon filigranen
2002 turbo: Dazwi-
schen liegen 43 Jahre,
trotzdem begeistern
beide auf ihre Art

 BMW M2



Neuer BMW M2 trifft seinen Urahn

DIE LEGENDE BEBT!

43 Jahre nach dem 2002 turbo hat BMW wieder eine kleine Rennsau: erste Ausfahrt mit 370 PS



BMW 2002 turbo



Der 2002 turbo war 1973 eine Provokation - und 1974 vorbei.

STILLE LIEGT ÜBER DEM Laguna Seca Raceway. Der Stundenzeiger unserer Armbanduhr streift die Sieben, die Sonne kriecht langsam über die Bergkämme im Osten. Plötzlich wird die Ruhe von zwei Motoren zerrissen. Im Halbschatten stehen der neue BMW M2 und sein legendärer Urahn, der 2002 turbo. Der aufgeladene Sechszylinder des M2 meldet sich beim

FOTO: HERSTELLER

Anlassen mit einem trockenen Röhren und fällt augenblicklich in einen satten Leerlauf. Der Vierzylinder des 2002 klingt rauer, eine Nuance unruhiger, aber ähnlich sonor.

2002 turbo? Genau, der erste europäische Serienwagen mit Turbokraft. Der, der voll in die Ölkrise fuhr und die Politik beschäftigte, weil sein Frontspoiler mit einem Turbo-Schriftzug in Spie-

gelschrift die Vorausfahrenden warnen sollte. Provokant. So provokant, dass BMW in der Serie darauf verzichtet. Das unschuldige Chamonix-Weiß und das zarte Greenhouse des Alten täuschen nur unzulänglich über die politische Unkorrektheit des Nullzwo turbo hinweg. Das verbindet ihn mit dem M2, der 43 Jahre später mit breiten Backen gegen den Zeitgeist der Vernunft anfährt. >>



 **BMW M2**

Cockpit im typischen BMW-Stil, hier mit viel Leder und allerlei Luxus-Extras verfeinert

BMW M2 Coupé

Motor Reihensechszylinder, Turbo • **Hubraum** 2979 cm³
Leistung 272 kW (370 PS) bei 6500/min • **max. Drehmoment** 465 Nm bei 1400/min • **Spitze** 250 (optional 270) km/h • **0-100 km/h** 4,5 s • **Antrieb** Hinterradantrieb/Sechsganggetriebe
Tankinhalt 52 l • **L/B/H** 4468/1854/1410 mm
Kofferraum 390 l • **Leergewicht** 1570 kg • **EU-Mix** 8,5 l Super Plus/100 km
Abgas CO₂ 199 g/km
Preis ab 56 700 Euro



Griffgünstig: Tasten für Tempomat im Lenkrad



Nette Details: schwarze Griffschale und M2-Logo



Mit dem M2 schießt BMW ganz frech auf den Elfer.

Kompaktes Kraftpaket: Der M2 bringt es auf 4,47 Meter Länge und leistet 370 PS



» Definierte Muskeln in Long Beach Blue gehüllt, stämmig und doch kompakt. In den ausladenden Kotflügeln stehen formatfüllend 19-Zoll-Räder. Dahinter verbergen sich die Bremsanlage und die Achsen des größeren M4. Nicht weniger beeindruckend ist das, was unter der gefalteten Haube lauert. 370 PS leistet sein Reihensechser. Hinterradantrieb und das serienmäßige Handschaltgetriebe mit sechs Gängen geben dem M-Modell bei aller Modernität eine Old-School-Note. Ein echter Landstraßenschreck. Genau deshalb geht es mit den beiden Turbo-BMW auch nicht auf die Rennpiste, sondern auf die Bergstraßen rund um Laguna Seca. Strecke machen statt Runden drehen.

Schub! Der Trumpf des M2 heißt Drehmoment. Egal wo die Nadel des Drehzahlmessers hinzeigt, sobald das Coupé den Gasbefehl bekommt, schiebt es von kräftigem Röhren untermalt an. Locker zieht der Motor durch die Drehzahlklaviatur und stößt erst bei der 7000er-Markierung an seine Grenze. Die dabei frei werdende Klangkulisse ist außen druckvoll bassig, innen deutlich heiserer und in ihrer Tonalität unverkennbar ein Reihensechszylinder aus München. Noch intensiver wird der Hörgenuss, wenn der Sport-Modus aktiviert ist; dann spratzelt und rotzt es beim Gaswegnehmen im Auspufftrakt, unter Vollast tobt ein akustischer Orkan aus den vier Endrohren.

Es vergehen nur wenige Kilometer auf den kurvigen Straßen, bis Fahrer und M2 zu einer Einheit verschmolzen sind. Der Schalthebel flutscht durch die sechs Gassen, und das Gas berührt öfter das Bodenblech, als es die Cops mitkriegen sollten. Leichtfüßig feilt der M2 um Kurvenradien aller Art. Das kompakte Coupé macht einem das zügige Fahren leicht und schafft mit seiner ausbalancierten Art Vertrauen. Die Einheit zwischen Mensch und Mechanik lässt digitale Gimmicks wie die GoPro-App (zum Steuern der Actioncam über das Infotainment-System) oder die M-Laptimer-App (zum Speichern der Telemetriedaten) schnell überflüssig erscheinen. Auch die PS- und Drehmomentanzeige im mittigen Bildschirm wirkt aufgesetzt. Diese Spielereien hat der M2 gar nicht nötig. Er ist eine grundehrliche Fahrmaschine mit analogem Charakter.

Wo dieser Charakter seine Wurzeln hat, spürt man, sobald man in den 2002 turbo einsteigt und mit ihm die kurvigen Sträßchen rund um Laguna »



BMW 2002 turbo

So perfekte 2002 turbo kosten in den USA locker bis zu 100 000 Euro



« Der Tankdeckel wirkt wie ein Kunstwerk – und war natürlich abschließbar



BMW 2002 turbo

Motor Vierzylinder, Turbo
Hubraum 1990 cm³
Leistung 125 kW (170 PS) bei 5800/min • **max. Drehmoment** 245 Nm bei 4000/min • **Spitze** 211 km/h
0-100 km/h 6,9 s • **Antrieb** Hinterradantrieb/Vierganggetriebe • **Tankinhalt** 70 l • **L/B/H** 4220/1620/1410 mm **Leergewicht** 1080 kg • **EU-Mix** 10,5 l Super Plus/100 km
Abgas CO₂ 249 g/km
Preis (1974) 18 720 DM



**SAGEN SIE UNS
IHRE MEINUNG,
UND SCHREIBEN
SIE UNS.**

redaktion@autobild.de

» Seca abfährt. Das filigrane Cockpit wirkt nach heutigen Maßstäben geradezu zerbrechlich. Aber das Fahren im alten Turbo-Coupé fordert Körpereinsatz. Die Lenkung muss ohne Servounterstützung auskommen und ist schwergängig. Dennoch: Als würde man die Straße mit den Händen abtasten, gibt der 02 turbo genaues Feedback Richtung Fahrer. Der asketisch wirkende Schalthebel des Vierganggetriebes möchte mit festem Griff geführt werden, lässt sich aber bereitwillig durchs

H-Schema dirigieren. Natürlich ist der 02 ungefilterter als sein Urenkel, aber seine Grundwerte hat er vererbt: direkte Lenkung, exakte Schaltung, Turbo-Punch.

Der fällt im M2 jedoch komplett anders aus als im 02 turbo. Der Kerl presst den Fahrer ab erhöhter Leerlaufdrehzahl ins Sportgestühl. So ist der Boost, der das maximale Drehmoment von 465 Nm auf 500 Nm steigert, praktisch nicht wahrnehmbar – weil ohnehin mehr als genug Drehmoment

vorhanden ist. Kurz: Wenn der M2 von der Leine gelassen wird, geht er wie ein Tier, aber ein gut abgerichtetes. Ganz anders das Turbo-Erlebnis im E20. Unterhalb von 3000 Umdrehungen passiert so gut wie gar nichts, nur widerwillig nimmt der zwangsbeatmete Zweilitermotor Fahrt auf. Bis bei 3500 Touren das leichte Zischen des KKK-Laders aus dem Motorraum dringt, das von einer schlagartig anschwellenden Drehmomentwelle begleitet wird. Nicht so brachial wie erwartet, aber für



**Neben dem
M2 wirkt
der 002
fast schon
filigran.**

Wo dem 002 eine Spoilerlippe reicht, legt der M2 mit Vierrohrpuff und Diffusor nach

rund 1100 Kilo reicht's locker. 245 Nm schieben den Veteranen die Berge westlich von Monterey hinauf – und wehe, die Drehzahl fällt wieder unter 3500; dann verhungert der 02 turbo da, wo sich der M2 auch untertourig easy aus den Ecken drückt.

Noch zwei, drei letzte Kurven bis zum Schotterparkplatz oberhalb der Rennstrecke, dann stellen wir den ältesten und den jüngsten Turbosportler aus München in Pose. Was für ein Anblick! Erstaunlich, dass die beiden



Der Reihensechser mit 370 PS schubst den M2 in 4,5 Sekunden auf 100 km/h

FOTOS: HERSTELLER (2), R. TIMM

Zweitürer selbst nach 43 Jahren noch mehr verbindet als trennt. Der 2002 turbo ist raubeiniger, der M2 deutlich geschliffener, trotzdem gelingt es ihm, den unbekümmerten Spirit der 70er in die Gegenwart zu tragen: ein bisschen provokant, nicht ganz auf Linie, aber gerade deshalb so sexy in der glattgebügelten Autowelt von heute. Mit dem Blick ins hügelige Land kühlen die beiden Turbos knisternd ab. Die Stille hat Laguna Seca wieder.



FAZIT
Redakteur
PETER FISCHER

Ein Turbo-Treffen der Extraklasse! Der BMW 2002 turbo ist eine röhrende Legende, der neue M2 auf dem besten Weg, eine zu werden. Er ist eine grundehrliche Fahrmaschine mit analogem Charakter. Wie schön, dass es so etwas heute noch geben darf!





Die VW-Problemdiesel
fahren mit Sondergeneh-
migung des KBA – juris-
tisch nicht unumstritten



VW-Dieselskandal

FOTOS: F. STANGE, R. TIMM, S. HABERLAND

Zulassung in Gefahr

Die Ausnahmegenehmigung für VWs Problemdiesel steht unter Beschuss

PETER KUMMER (Name geändert) klagt gegen die Zulassung seines eigenen Autos. Das Gericht soll feststellen, dass die Typengenehmigung seines manipulierten VW Passat CC 2.0 TDI von 2013 niemals Gültigkeit hatte und dem Auto daher die Betriebserlaubnis zu entziehen ist. Aktenzeichen beim Verwaltungsgericht Gelsenkirchen: 14 K 4977/15.

Was zunächst verrückt klingt, ist ein wohlüberlegter Schritt, um die Rückgabe seines Schummel-Diesels zu erleichtern. Denn „ein Auto ohne Betriebserlaubnis hat zweifellos einen schweren Sach- und Rechtsmangel“, sagt Kummers Rechtsanwalt, Prof. Dr. Marco Rogert aus Düsseldorf. Unter diesen Umständen müsse man keine Nachbesserungsversuche dulden, sondern könne das Auto gegen Erstattung des Kaufpreises unter Abzug einer Nutzungsentschädigung zurückgeben, so Rogert und verweist auf ein Urteil des Bundesgerichtshofs aus dem Jahr 2015 (Aktenzeichen XIII ZR 80/14).

Sollte Kummer recht bekommen, hätte das womöglich Konsequenzen für die rund 2,5 Millionen vom Dieselskandal betroffenen VW-Fahrer. Denn auch deren Betriebserlaubnis wäre dann an und für sich ungültig; die Fahrzeuge müssten in letzter Konsequenz allesamt stillgelegt werden, wenn die Straßenverkehrsämter vom Kraft-

fahrt-Bundesamt (KBA) entsprechend angewiesen würden. In Paragraph 19 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) heißt es, eine Betriebserlaubnis „... erlischt, wenn Änderungen vorgenommen werden, durch die [...] das Abgas- oder Geräuschverhalten verschlechtert wird.“ Ob es sich dabei um Änderungen zum Zeitpunkt der Erteilung der Betriebserlaubnis oder danach handle, sei letztlich unerheblich, sagt Rogert. Für die Käufer der betroffenen Fahrzeuge, deren Gewährleistungsansprüche noch nicht abgelaufen sind, wäre dann endgültig gesichert, dass sie der von VW erarbeiteten Nachbesserung nicht folgen müssten und sofort die Rückabwicklung des Kaufvertrages verlangen könnten.

Das KBA teilte auf Nachfrage mit, eine nachträglich angeordnete „Nebenbestimmung zur Typgenehmigung“ verhindere ihr Erlöschen. Das sieht der Anwalt anders: Es sei unmöglich, aus einem rechtswidrigen Verwaltungsakt wie der Erteilung einer Typengenehmigung nachträglich durch das Entfernen der verbotenen Software einen rechtmäßigen Verwaltungsakt zu machen.

Bis zu einer Entscheidung werden wohl noch einige Monate vergehen. Derzeit prüft das Oberverwaltungsgericht in Münster, welches Verwaltungsgericht zuständig ist – das, wo das Auto zugelassen wurde, oder das am Sitz des KBA. roky



SCHREIBEN
SIE UNS

Sie wollen uns Ihre
Meinung zu diesem
Thema sagen?

AUTO BILD.
Brieffach 39 40,
20350 Hamburg
E-Mail:

redaktion@autobild.de

Stichwort:

Problemdiesel

VOR 25 JAHREN



HEFT 7/1991. Mit dem Sigma will Mitsubishi die obere Mittelklasse aufmischen. Zumindest auf dem Papier klappt das: Der Dreiliter-Sechszylinder unter der Haube hat 24 Ventile und leistet 205 PS, 4,75 Meter Länge sorgen für luxuriöse Platzverhältnisse vorn wie hinten. Viel Plastik sowie ein sehr dünnes Lenkrad erinnern dagegen eher an Mittelklasse-Massenware.



DAS LETZTE WORT

Redakteur
MATTHIAS MOETSCH

HUMOR Hilft

EIN GROTESK anmutender Streit landete in Hamburg vor Gericht. Ein aufgebrachter Autofahrer hatte eine Fahrradfahrerin zu Fall gebracht, indem er ihr Nektarinen in die Speichen warf. Einen anderen Radler traf das Steinobst hart am Rücken. Es ging um das Übliche: Autofahrer parkt rücksichtslos aus, Radfahrer wird behindert und haut mit der Hand aufs Autodach – nur dass diesmal nicht die Fäuste, sondern Nektarinen flogen. Ist das komisch? Nein, traurig! Es zeigt, wie dünnhäutig und selbstgerecht viele Verkehrsteilnehmer sind. Wie herrlich entspannt dagegen meine Bekannte. Die erzählte mir neulich, wie sie an einer Ampel hupte und hupte, als ein Auto mit geschwärtzter Heckscheibe bei Grün einfach nicht losfahren wollte. Bis sie merkte: Der Wagen vor ihr war geparkt. Über ihre eigene kleine Dummheit lachte meine Bekannte Tränen. Und ich glaube, sie lacht immer noch.

VIP-Vorteile exklusiv für Abonnenten!



Nehmen Sie an exklusiven Events teil.

Werden Sie Premieren-Tester.

Gewinnen Sie hochwertige Preise.

Gleich anmelden und
exklusive Vorteile sichern:
autobild.de/vip-lounge

Noch kein Abonnent?
Jetzt bestellen
und 30 % sparen!

Gleich bestellen auf autobild.de/testen

Die Auto-Instanz.

**Auto
Bild**

VORSCHAU



AM 26. FEBRUAR IM NEUEN HEFT

Die nächste Ausgabe erscheint am Freitag – das Heft ist mit DVD für 3,80 Euro und ohne DVD für 1,80 Euro erhältlich.

ALLE NEUEN AUTOS 2016 AUF DVD

30 Neuheiten, über 80 Minuten Spielzeit



REPORTAGE



Eistanz mit dem BMW M4

FASZINATION



Die Tuner von Abu Dhabi

Dacia Lodgy im Dauertest

Ein großer Van ab 9900 Euro – der Dacia Lodgy ist ein echter Preisbrecher. Im Dauertest über **100 000 Kilometer** muss er beweisen, dass er Steherqualitäten hat.



Porsche fahren zum Polo-Preis

Einen gebrauchten Porsche Boxster gibt es für rund **13 000 Euro**. Ist das ein Traum für Autofans – oder ein Albtraum bei den Folgekosten?



Fünfkampf mit dem Kia Optima

Der große Kampf in der **Mittelklasse**: Der neue Kia Optima tritt im **Vergleichstest** gegen vier Gegner an: Mazda 6, Ford Mondeo, Opel Insignia und Peugeot 508.



Vorläufige Themenauswahl, Änderungen aus Aktualitätsgründen möglich

AMAZON.DE GUTSCHEIN GRATIS

JETZT AUTO BILD 13x PROBE LESEN

IHRE VORTEILE:

- ✓ 13 Hefte für nur 15,90 €
- ✓ 7,50 € sparen!
- ✓ 4 Hefte gratis bei Bankeinzug
- ✓ Portofrei ins Haus

Exklusive Vorteile auf www.autobild.de/vip-lounge



30% sparen



JETZT BESTELLEN:

autobild.de/testen

0 18 06/18 15 33

0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

146703 + 04

Bitte bei der Bestellung angeben



Ich sichere mir AUTO BILD zum günstigen Preis von zzt. nur 1,23 € pro Heft (13 Hefte) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Somit spare ich 30%. Bei Bankeinzug lese ich zusätzlich 4 Hefte GRATIS! Wenn ich mich bis Erhalt der 10. Ausgabe nicht melde, erhalte ich AUTO BILD zum Preis von zzt. 1,80 € pro Heft (51 Hefte/Jahr). Ich kann dann die Zustellung jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang des Abbezugspreises. Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO BILD erscheint im Verlag Axel Springer SE, Axel-Springer-Platz 1, 20355 Hamburg, vertreten durch den Vorstand, Amtsgericht Charlottenburg, HRB 154517 B. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter <http://www.lesershop24.de/widerruf/axel-springer-se>.

Friedrichshafen

Wangen im Allgäu



Bregenz

Gemeinde Reutte



JETZT ANMELDEN UND IM MAI DURCHSTARTEN!

Brand bei Bludenz



Fahren Sie mit bei der Bodensee-Klassik vom 5. bis 7. Mai 2016

Bereits zum fünften Mal geht es in die wunderschöne Bodensee-Region. Es warten viele neue Strecken und Highlights auf Sie: grandiose See- und Alpenpanoramen, herrliche Straßen, malerische Landschaften und Orte und viele tolle Etappen-Events. Lassen Sie sich dieses unvergessliche Erlebnis für Oldtimer und Youngtimer nicht entgehen und fahren Sie mit!

Anmeldung und alle Infos zur Rallye unter: www.bodensee-klassik.de



württembergische

Der Fels in der Brandung.



SONAX®

// Kongresskultur
Bregenz
The Art of Hosting

**Jetzt
erleben!**

Bei Ihrem Toyota Partner



TOYOTA

NICHTS IST
UNMÖGLICH



DER NEUE RAV4. SOUVERÄNER DENN JE.

Mehr Platz, mehr Kraft: Erleben Sie den neuesten Toyota SUV mit bis zu 197 PS und dem proaktiven Allradantrieb E-FOUR.

Kraftstoffverbrauch RAV4 Hybrid Edition, 2,5-l-Hybrid 145 kW (197 PS) mit Frontantrieb innerorts/außerorts/kombiniert 4,8/5,0/5,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 116 g/km. Kraftstoffverbrauch aller RAV4 Modelle kombiniert 6,8–4,7 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 158–115 g/km. Abb. zeigt Sonderausstattung.